PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO ARGENTINO

Memoria del Bicentenario (1810-2010)



TOMO II

(1880-1920)

PARTE 2

CULTO

BASÍLICA Y CONVENTO DE SAN FRANCISCO


1


2


5


6


3


4


7

Ubicación: Alsina 380 y Defensa, Buenos Aires

Años: 1731-1754 (iglesia original); 1907-1911 (refacción integral)

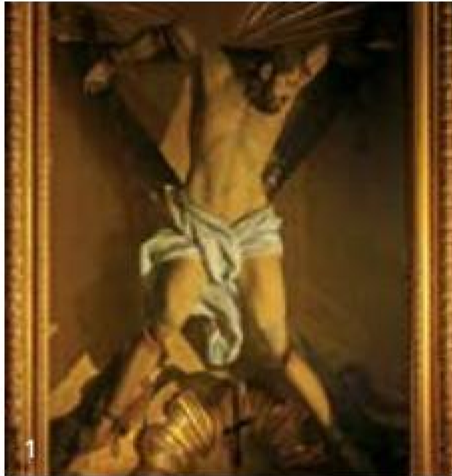
Autores: Arq. Andrés Blanqui (iglesia original); Arq. Ernesto Sackmann (refacción integral); Horacio Butler (tapiz altar "La Glorificación de San Francisco")

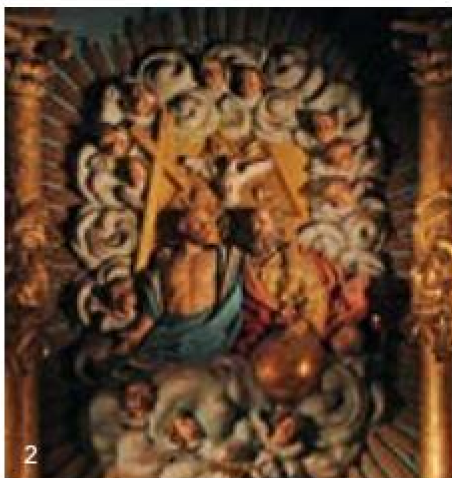
Monumento Histórico Nacional (1942)

Este conjunto monumental configurado durante el XVIII según el tipo de iglesias recostadas en los claustros conventuales, se dispone en torno a un gran atrio que articula el acceso al convento y a la capilla de San Roque (1754), obra original de Antonio Masella. La iglesia proyectada por Andrés Blanqui es de nave única alargada con testero recto de típica disposición colonial, bóveda de cañón corrido con lunetos, un extenso coro (6) y un arco que comunica con la capilla lateral a modo de transepto previo al presbiterio (3/4). La severa fachada neoclásica con campanarios realizada por Tomás Toribio en 1815 fue completamente reformulada en estilo Barroco bávaro por el alemán Sackmann, incorporando abulbados cupulines (2/5/8). El grupo escultórico con San Francisco, Dante, Giotto y Colón es obra del austríaco Antonio Voegele (1/8), y el tapiz "La Glorificación de San Francisco", de Horacio Butler (7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/2/3/5/8: Sergio López Martínez // 4/6/7: Walter Pagliardini).


8

BASÍLICA DE NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED Y CONVENTO DE SAN RAMÓN NONATO

















Ubicación: Reconquista 209, Buenos Aires

Años: 1733-1779 (iglesia original); 1887 (vitrales); 1894-1900 (refacción integral); 1897 (órgano Walcker); 1927 (rejas atrio)

Autores: Arqs. Andrés Blanqui y Juan B. Prímoli (iglesia original); Arq. Juan Antonio Buschiazzo (remodelación fachada)

Monumento Histórico Nacional (1942)

Obra del XVIII atribuida a Andrés Blanqui, la iglesia preserva su púlpito y altares barrocos, aunque otros son neoclásicos de inicios del XIX (1/2/6). En 1806 fue protagonista de las Invasiones Inglesas, pues Santiago de Liniers organizó desde allí la reconquista de la Plaza Mayor, y en 1812 del casamiento de San Martín con Remedios de Escalada; en 1822 el conjunto conventual fue confiscado por la reforma religiosa de Rivadavia. La planta es de nave única con torre adosada y testero recto, con profundas capillas entre los contrafuertes estructurales que reciben los esfuerzos de la cúpula (8) y la bóveda de cañón corrido (7). La reforma integral realizada por Buschiazzo agregó un rosetón y dio más relieve al frente mediante estatuas, pináculos piramidales y el bajorrelieve con Belgrano ofreciendo el bastón de mando a la Virgen (5). La pinturas neorrenacentistas se deben a Luigi Rossi y los ángeles de la cúpula a Ernesto Bellandi (3/4/8/9). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).



IGLESIA DE SAN JUAN BAUTISTA Y PATIO DE LA RECONQUISTA


1


2


3


4


5


6


7

Ubicación: Alsina 824 y Piedras, Buenos Aires

Años: 1797 (iglesia original); c. 1890 y 1901-1914 (1ª y 2ª refacciones iglesia y claustro)

Autores: Arq. Joaquín M. Belgrano (etapa 1890); Ing. Rómulo Ayerza (iglesia y claustro actual)

Monumento Histórico Nacional (1942)

Del convento de clausura de las monjas capuchinas, consolidado entre los siglos XVIII y XX, sólo se conservan la iglesia y el Patio de los Capellanes, donde fueran sepultados los patricios muertos en las Invasiones Inglesas, en cuyo homenaje Santa Clara de Asís (3) fuera consagrada "Patrona de la Reconquista". La iglesia de clausura mantiene el tipo original de nave única en "L" con coro aislado de los fieles y conectado al altar por reja lateral (7). Entre 1865 y 1890 Joaquín Belgrano le adiciona un frente de dos pisos, frontón, óculo, nártex y coro, y participa el patio, destinando el menor a los capellanes de la Congregación del Sagrado Corazón de Jesús. Entre 1901 y 1914, por encargo de Leonardo Pereyra, Rómulo Ayerza –autor del Sagrado Corazón (ver este capítulo)– imprime al conjunto su actual fisonomía: nueva fachada ecléctica con detalles románicos y torres retranqueadas, y reedificación en altura del claustro con galerías (1/2/4 a 6). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

IGLESIA DE SAN MIGUEL ARCÁNGEL

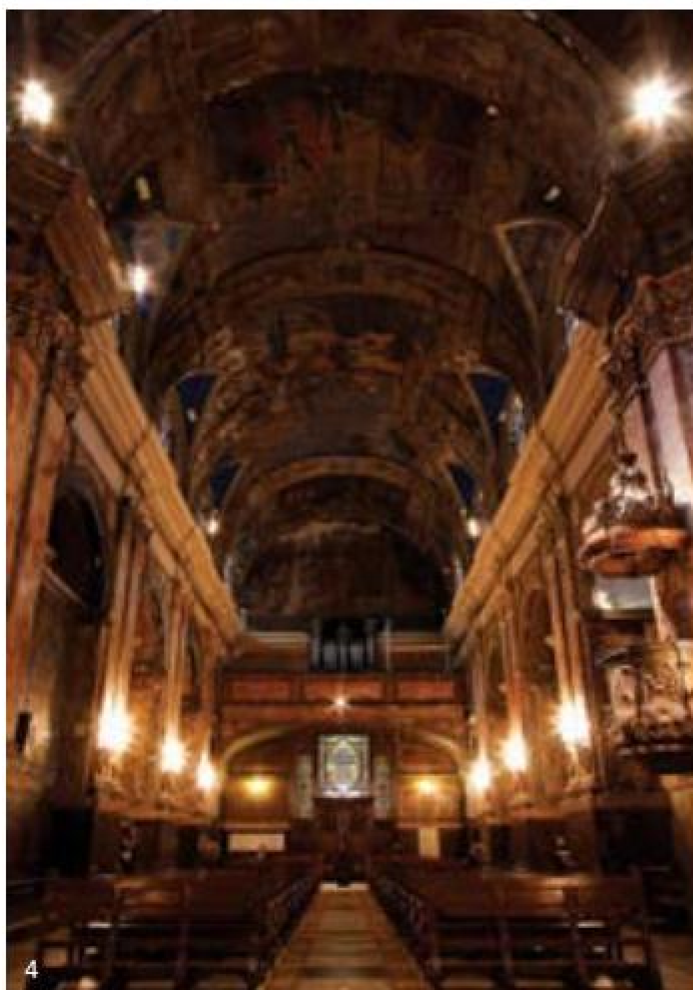

1


2


5


6


3


4



7

Ubicación: Bartolomé Mitre y Suipacha, Buenos Aires

Años: 1782-1788 (iglesia original); 1830-1853 (reedificación y torre); 1912-1918 (reforma fachada); 1918-1921 (altares, ábside curvo, pinturas y decoraciones)

Autor: Arq. Pintor Augusto César Ferrari (remodelación interior y pinturas)

Monumento Histórico Nacional (1983)

La Hermandad de la Santa Caridad de Nuestro Señor Jesucristo erigió su iglesia de nave única hacia 1782, reedificándola en 1830 al montarse una torre sobre la fachada que sirvió de atalaya durante el sitio de Buenos Aires; años antes, se libró un encarnizado combate frente a su atrio durante la Segunda Invasión Inglesa. Su actual decoración y fachada neorrenacentista-bizantina (1/4 a 7) son obra de Augusto Ferrari, arquitecto y pintor italiano creador de grandes panoramas, como el de la célebre "Messina destruida" o los de las batallas de Maipú, Tucumán y Salta. Entre las pinturas ilusionistas realizadas al incáustico, sobresalen "La Última Cena" en el ábside semicircular (2) y la "Institución y Apoteosis de la Eucaristía" sobre su semicúpula. En el tramo central de la bóveda de cañón ilustró las "Bodas de Caná", y en la cúpula "San Miguel salva a Roma de la peste" (3).

Sergio López Martínez. (Fotos: 1 a 4: Diego Eidelman // 5 a 7: Sergio López Martínez).

BASÍLICA, CONVENTO Y COLEGIO DEL SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS


1


2


5


6


3


4


7

Ubicación: Avenida Vélez Sarsfield 1351 y Avenida Iriarte, Buenos Aires

Años: 1904 -1908 (construcción); 1907 (altares); 1958-1968 (restauración)

Autores: Ing. Rómulo Ayerza (proyecto); Augusto Juan Fusilier (pinturas); Ings. José Luis Delpini y Arturo Bignoli (restauración)

Bien de Interés Histórico Artístico (2010)

En tierras de su quinta de Barracas, la familia Pereyra Iraola encomienda a Rómulo Ayerza un conjunto conventual para la orden bayonesa, con colegio e iglesia con cripta, donde descansan Leonardo Pereyra y su mujer, Antonia Iraola. La residencia para los sacerdotes se dispone en dos claustros con galerías y capilla privada (2/4/5). Inspirada en la arquitectura monástica de transición entre el Románico y el Gótico, la iglesia es de cruz latina sin cúpula, con nave única de arcos peraltados con bóvedas de crucería sobre pilares polistilos que continúan los nervios de aquellas, sillería en dicromía, crucero y ábside. La fachada, con contrafuertes y pináculos, muestra un gran rosetón y una maciza torre cuadrangular semiexenta, con arquillos ciegos o entrelazados resaltando bordes y aberturas (1/8). Son franceses el baldaquino de piedra de Angoulême (3), los vitrales (6), el órgano y la pila bautismal con San Jorge y el dragón (7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1 a 7: Sergio López Martínez // 8: Biblioteca Gálvez).



IGLESIA DE SAN JUAN EVANGELISTA


1


4


5


2


6


7


3


8

Ubicación: Olavarría 486 y Martín Rodríguez, Buenos Aires

Años: 1882 (proyecto); 1883 (piedra fundamental); 1892 (conclusión); 1953 (restauración)

Autores: Arq. Pablo Besana (proyecto); Besana y Hno. (construcción); Augusto Juan Fusilier (pinturas)

Elevada sobre el atrio con su campanario, la nave principal está rodeada por los cuerpos avanzados de las laterales, generándose un pórtico de ingreso (1/4). La planta basilical es de nave central con columnata, que en el crucero absorbe los esfuerzos de la cúpula mediante arcos soportados por triple apoyo de columnas (7). Augusto Fusilier pintó los gajos que parten de la linterna derramándose en rayos hacia el tambor y anillo de la cúpula, decorados con medallones con ángeles y otras figuras, reservando las pechinas a los cuatro evangelistas (5). El altar mayor es de Carrara con incrustaciones verdes y rosadas, así como el comulgatorio, compuesto por una balaustrada cubierta por un manto labrado con ángeles orando (8); el púlpito es de madera policromada, con retratos de los padres de la iglesia (2). Los barrocos altares laterales, dedicados a santos italianos, combinan profusión de frontones quebrados y angelotes (3/6). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

IGLESIA DE SANTA LUCÍA

1



2



3



4

Ubicación: Avenida Montes de Oca 550, Buenos Aires

Años: 1885-1887; 1929 (refacciones interiores: altares, presbiterio, comulgatorio y pinturas)

Autores: Arq. Joaquín M. Belgrano (proyecto); Augusto Juan Fusilier (pinturas bóveda)

La nave única se expresa exteriormente mediante un campanario central con chapitel (3), siendo llamativas las zigzagueantes techumbres encontradas en correspondencia con sus tramos (2), cubiertos con bóvedas vaídas con vitrales circulares, pechinas y arcos apoyados en macizos pilares facetados. En 1929 se redecoró el templo con un gusto barroquizante en tonos rojizos, celestes y dorados; se creó un efecto abocinado alargando el presbiterio, ornado con entablamentos, columnas de ónix, estucos marmolados, nichos con ángeles sosteniendo palmetas, recuadros con *putti* y medallones, pinturas florales simulando mosaicos y un nuevo altar mayor con baldaquino (4). Las pinturas de Augusto Fusilier en la bóveda central (1) representan la procesión de Santa Lucía, y las del ábside su martirio; escoltada por ángeles al cielo mientras yace muerta con sus ojos abiertos, resiste inmóvil las vejaciones y el fuego de la hoguera. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

IGLESIA ORTODOXA RUSA DE LA SANTÍSIMA TRINIDAD


1


2


4


3


5

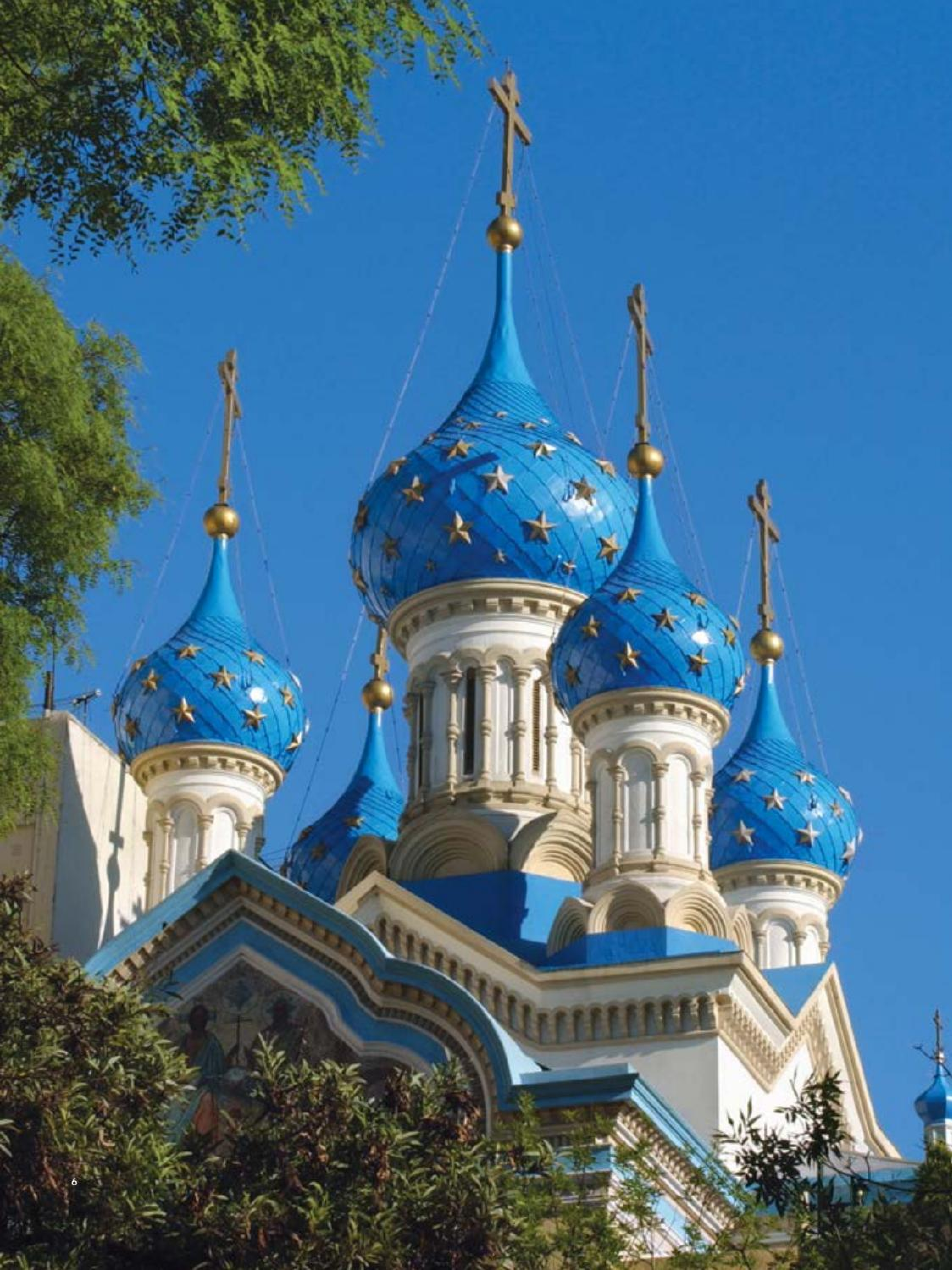
Ubicación: Brasil 315, Buenos Aires

Años: 1898-1901

Autores: Arq. Mihail Timofeievich Preobrazensky (proyecto); Arq. Alejandro Christophersen (revisión proyecto y dirección); Mateo Casellá (pinturas)

Monumento Histórico Artístico Nacional (2000)

Por impulso del sacerdote Constantino Izrastzoff se decide la erección de este templo ortodoxo para honrar la dignidad de capilla de la Legación Imperial de Rusia, que ostentaba por disposición del zar Alejandro III. El proyecto contó con dos afamados profesionales: los planos fueron confeccionados por el ruso Preobrazensky, vinculado a la corte imperial y a la *élite* religiosa, mientras que las obras estuvieron a cargo de Christophersen. La inspiración neobizantina en la arquitectura religiosa rusa se evidencia en las formas bulbosas de la cúpula y cupulines azules con estrellas doradas y en el gran frontón mixtilíneo con la Santísima Trinidad, que coronan el gran espacio del primer piso (1 a 3/6). Bajo la cúpula del mismo con imágenes de la corte celestial y entre arcadas con pechinas decoradas emerge, refulgente, el iconostasio de cerámicas ucranianas de hermosa policromía (4/5). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1: AGN // 2 y 3: Sergio López Martínez // 4 a 6: Walter Pagliardini).



IGLESIA DEL INMACULADO CORAZÓN DE MARÍA


1

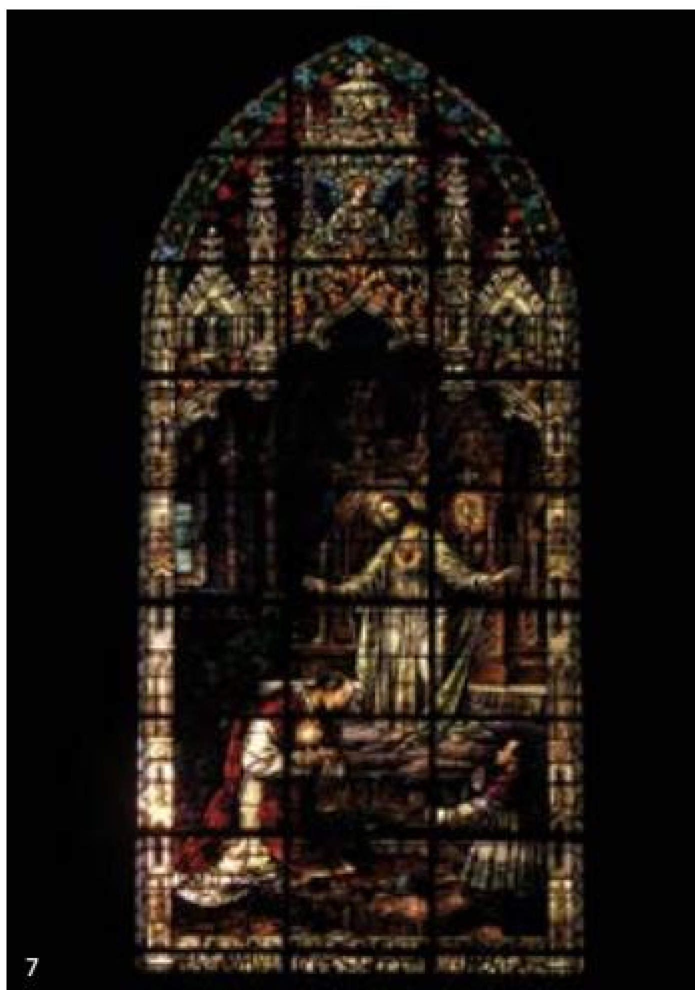

2


5


6


3


4


7


8

Ubicación: Constitución 1077 y Lima, Buenos Aires

Años: 1914-1923 (construcción); 1926 (conclusión); 1941 (altar mayor); 2010-2011 (restauración)

Autores: Hermano Luis Echavarri e Ing. Rómulo Ayerza (proyecto); Augusto Juan Fusilier (pinturas)

La Congregación de los Misioneros Hijos del Inmaculado Corazón de María inicia en 1901 las gestiones para instalar una residencia en Buenos Aires, logrando su cometido en 1904 mediante la donación de Juliana Merchante de un terreno en la Plaza Constitución, con el compromiso de construir una iglesia y un colegio de varones. Instalados en la casa misional en 1914, se inician las naves de la iglesia según planos de Ayerza y proyecto del hermano Echavarri, inspirado en la iglesia votiva del Divino Salvador de Viena, obra de Heinrich von Ferstel. Luego se continúa con la fachada de estilo Neogótico tardío (1/2/5), resuelta con espigadas torres y un rosetón sobre el coro, que aloja un órgano de la Casa Walcker & Cía. (8). El interior resuelto con ojivas posee esbeltas galerías iluminadas por bellos vitrales alemanes de la Casa Mayer, que recrean la vida del fundador de la orden claretiana (4/6/7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1: Archivo Adolfo Brodaric // 2 a 8: Sergio López Martínez).

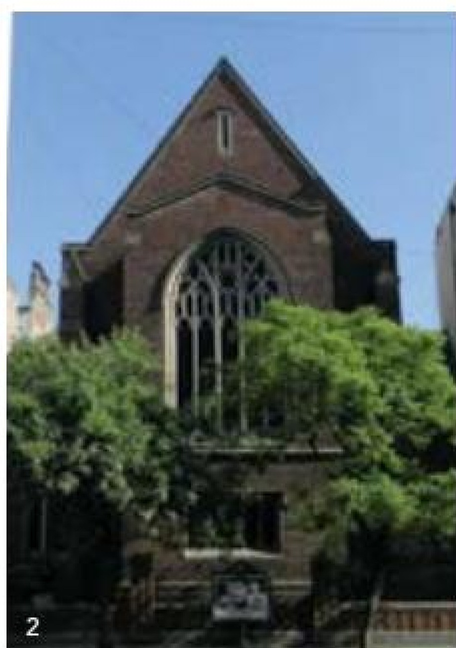
IGLESIA PRESBITERIANA DE SAN ANDRÉS DEL CENTRO

ANTIGUA IGLESIA PRESBITERIANA ESCOCESA DE SAN ANDRÉS

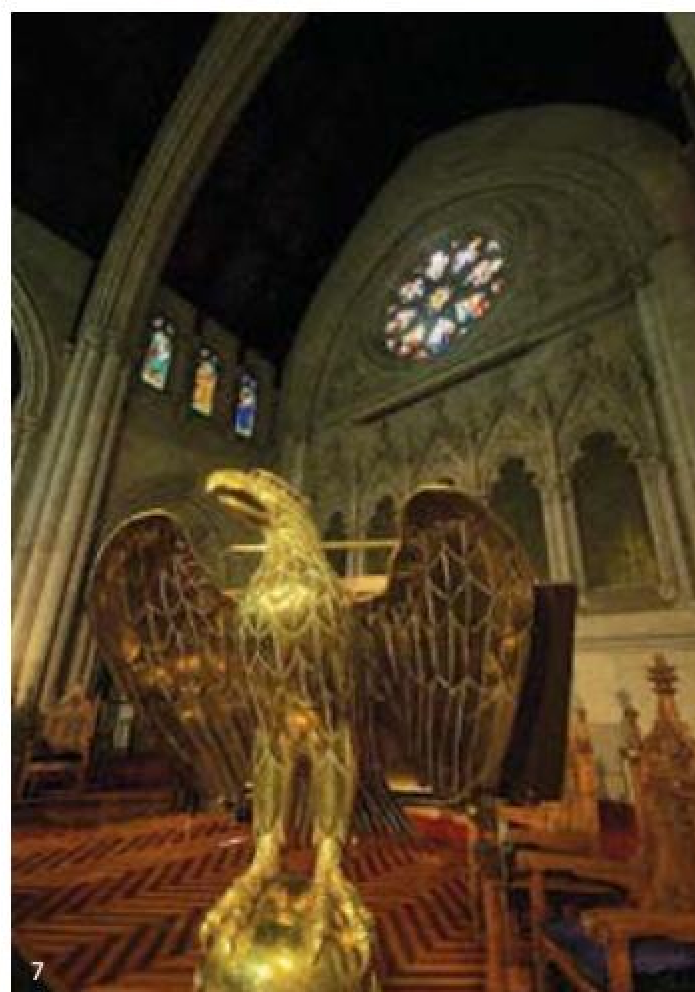

1


4


5


2


6


7


3

Ubicación: Avenida Belgrano 579 y Perú 352, Buenos Aires

Años: 1894 (piedra fundamental); 1896 (inauguración); 1962 (fachada actual)

Autores: Arqs. Edwin Arthur Merry y Charles T. Raynes (proyecto); Arq. Sydney George Follett (fachada)

Esta iglesia se edificó en reemplazo del bello templo neoclásico de estilo jónico proyectado por Richard Adams en 1833, demolido al abrirse la Avenida de Mayo; en 1949 sufrió la amputación del frente al ampliarse la calle Belgrano (4), aunque se preserva la casa parroquial sobre Perú (3). En referencia al nuevo frente ladrillero (2), Alberto de Paula señala que "cupo a Sydney Follett la delicada misión de subsanar el daño ocasionado (...), evidenciando la rara habilidad de aunar la expresión moderna con las características (...) propias del Gótico perpendicular, de modo tal que la nueva fachada no es telón ni copia sino expresión natural y actual de la arquitectura del templo". El austero y equilibrado interior, con pilares de granito colorado e iluminado por los vitrales del antiguo templo, posee la calidez artesanal de la techumbre de madera lustrada de gran calidad (1/5 a 7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/5 a 7: Walter Pagliardini // 2 y 3: Sergio López Martínez // 4: AGN).

IGLESIA DE SAN JOSÉ DEL ANTIGUO CONVENTO DE CARMELITAS DESCALZAS







Ubicación: Humberto I 1340, Buenos Aires

Años: 1880 (construcción); 1926 (decoración interior y pinturas)

Autor: Arquímides Vitali (pinturas)

Levantada sobre tierras de la antigua quinta de Benavente, la iglesia de San José fue iniciada en 1880 y formó parte de un amplio convento de cuatro claustros perteneciente a las Carmelitas Descalzas, ya desaparecido; de éste apenas se conserva un grupo de casas de alquiler –anteriores a la erección del conjunto y bastante modificadas– destinadas en su origen a las monjas. El templo fue erigido mediante una donación de la señora Justa Lima de Atucha, cuyos restos descansan en el crucero de la epístola. Posee una armoniosa fachada de inspiración manierista, con un primer nivel resuelto con pilastras toscanas y un segundo de orden jónico. El acceso está flanqueado por sendas hornacinas y coronado por un frontis curvo presidido por la imagen de San José y el Niño; a su derecha, se destaca una pequeña espadaña (1). Sobresale asimismo la bella decoración interior ejecutada por el pintor italiano Arquímedes Vitali en 1926 (2 a 4). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Walter Pagliardini).

IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN







Ubicación: Rodríguez Peña 840, Buenos Aires

Años: 1881 (proyecto e inicio obra); c. 1883 (revisión proyecto); 1884-1888 (contrucción)

Autores: Arq. Juan Antonio Buschiazzo; J. Sabaté (constructor)

Doña Petronila Rodríguez –quien también donó el vecino edificio del Ministerio de Educación– mandó reedificar la vieja capilla familiar, que estaba a cargo de la Madre María Benita Arias, fundadora de la Congregación de Siervas de Jesús Sacramentado; la obra se inició en 1881 pero fue ampliada en 1883, luego del deceso de la donante. El proyecto de Buschiazzo combina en la fachada frontones y almohadillados del Renacimiento italiano con detalles neorrománicos, visibles en la torre con chapitel, pináculos apiramidados, rosetón y campanario; consta de atrio y tres naves con tribunas (2/3). El dispositivo escultórico-arquitectónico esencial es el altar mayor concebido como retablo baldaquino curvo, aislado en el espacio del presbiterio y escoltado por columnas corintias, dentro de un ábside en forma de pantalla acristalada, efecto reforzado con los lunetos de su cúpula semiesférica iluminando un coro de ángeles (1/4). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/3/4: Sergio López Martínez // 2: AGN).

BASÍLICA DEL SANTÍSIMO SACRAMENTO


1


2


3


4


5


6


7


8


9


10


11


12

Ubicación: San Martín 1035, Buenos Aires

Años: 1907-1915; 1912 (órgano Mutin Cavallé-Coll)

Autores: Arqs. Maurice Coulomb y Louis Chauvet (proyecto) y Arq. Ernesto Vespignani (revisión proyecto y dirección); Quintino Piana (esculturas); Augusto Juan Fusilier (pinturas bautisterio); Casa Poussielgue (custodia); Francisco Pini (construcción)

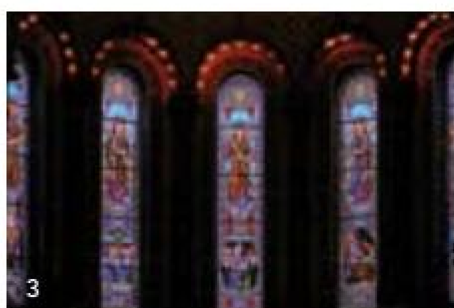
Esta iglesia de tres naves, transepto, triforio y bóvedas nervadas (1/4/5/8/9), concebida y donada por Mercedes Castellanos de Anchorena como una lujosa residencia divina y sepulcro familiar frente a la plaza rodeada de palacios de la *Belle Époque* porteña, se inscribe en la vertiente del medievalismo historicista del XIX. Inspirada en ejemplos románicos y neorrománicos franceses –como las catedrales de Angoulême y Saint Front de Périgueux y la basílica del *Sacre Coeur* de París–, combina remates circulares con columnillas y linternas, superponiendo una torre a la maciza composición de fachada –de hastial y torres cuadrangulares– con cupulines, pináculos y arcos ciegos entrelazados (2/3/7), así como la verticalidad propia del Gótico y detalles neobizantinos. El altar mayor es de Carrara –con el baldaquino del Santísimo en bronce, ónix marroquí, granito de Lorena y mayólicas venecianas (10/13)–, y el púlpito es de talla flamenca (6). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 2 a 4 / 6 a 8 / 10 a 13: SLM).


ADOREMUS IN AETERNUM

BASÍLICA DEL ESPÍRITU SANTO


1


2


3

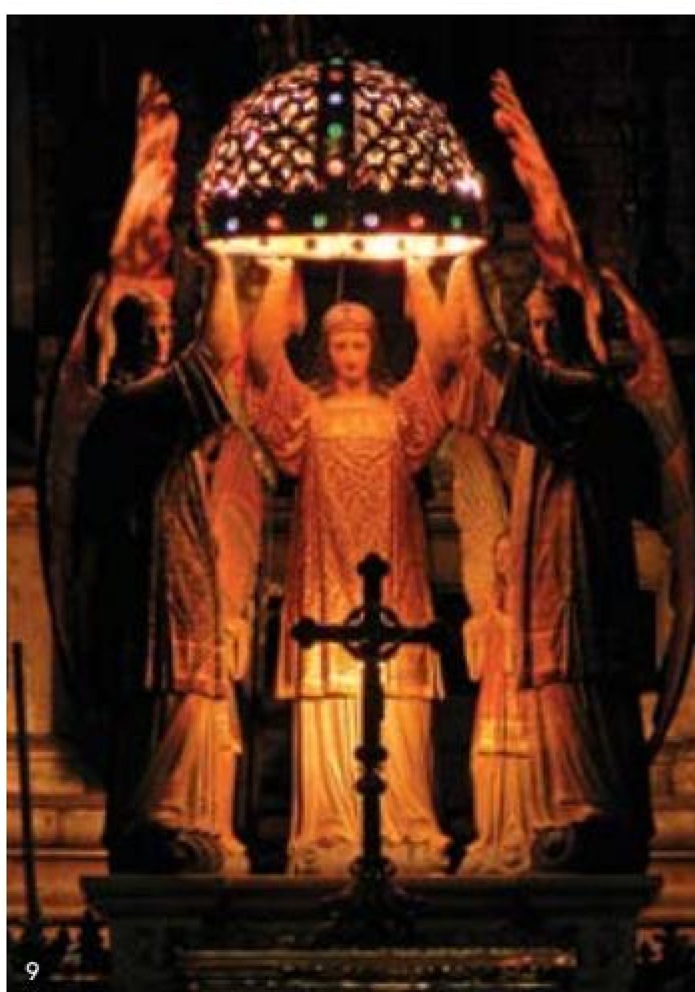

4


5


6


7


8


9


10

Ubicación: Medrano 1900, General Lucio Mansilla y Paraguay, Buenos Aires

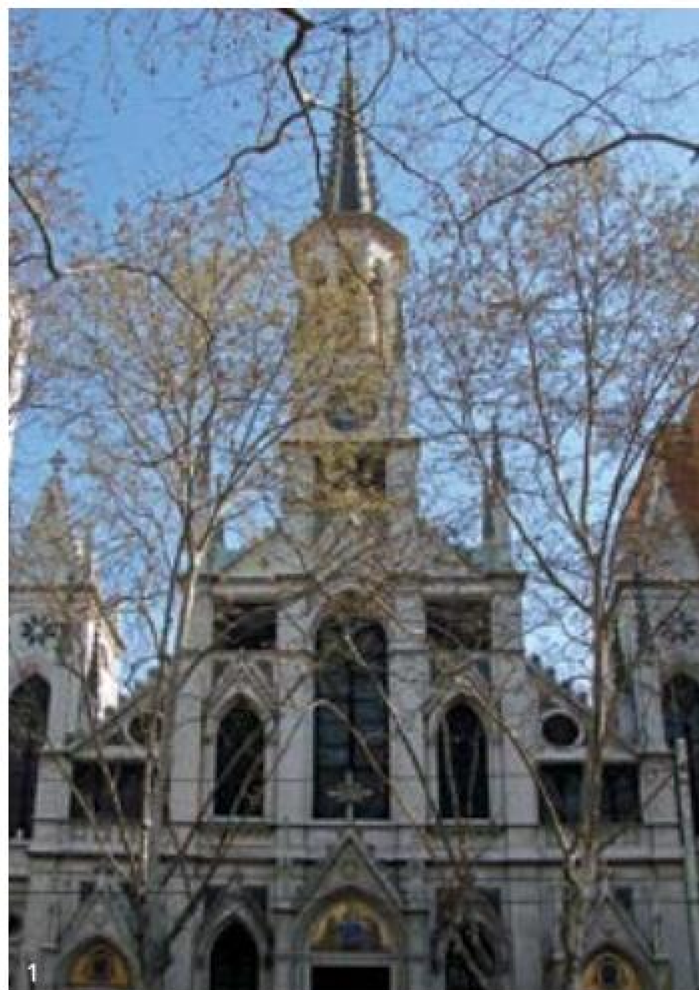
Años: 1901-1907

Autor: Arq. R. P. Juan Beckert SVD

Arnoldo Janssen, fundador de la Congregación de los Misioneros del Verbo Divino, encargó a Juan Beckert esta iglesia que sigue la arquitectura otoniana-románica de los emperadores germanos sajones de los siglos X y XI. El frente, con doble arcada y esbeltas torres hexagonales y circulares –presentes en la casa fundacional de Steyl–, siguen el tipo alemán (1/7/8), así como la planta basilical de tres naves, triple ábside y arcos de medio punto con bóvedas de crucería que alternan ritmos de pilares cuadrados principales con columnas de capiteles cúbicos con arcos, tribunas y claristorios (5/10). La permeabilidad espacial resultante, acentuada por los altos arcos con cúpula estrellada, culmina en el espectacular dispositivo simbólico-teatral del altar mayor y el colorido presbiterio, con el Espíritu Santo derramando sus dones sobre los bellos vitrales, un zócalo con los apóstoles y la Virgen y un círculo de ángeles (2 a 4/6/9/11). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).



IGLESIA DE SAN AGUSTÍN















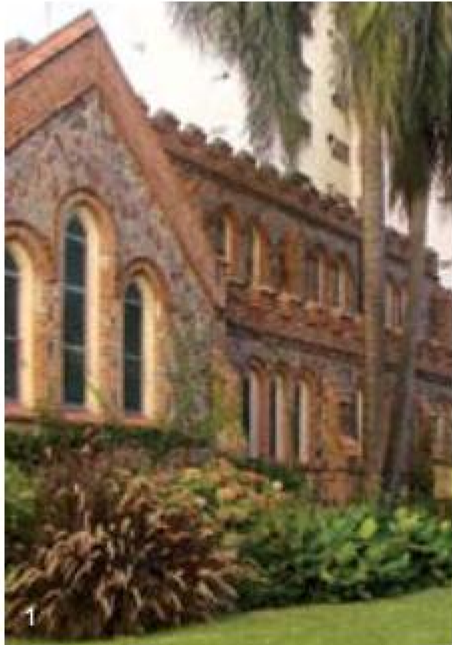
Ubicación: Avenida Las Heras 2560, Buenos Aires

Años: 1907-1910

Autor: Arq. Luis A. Broggi

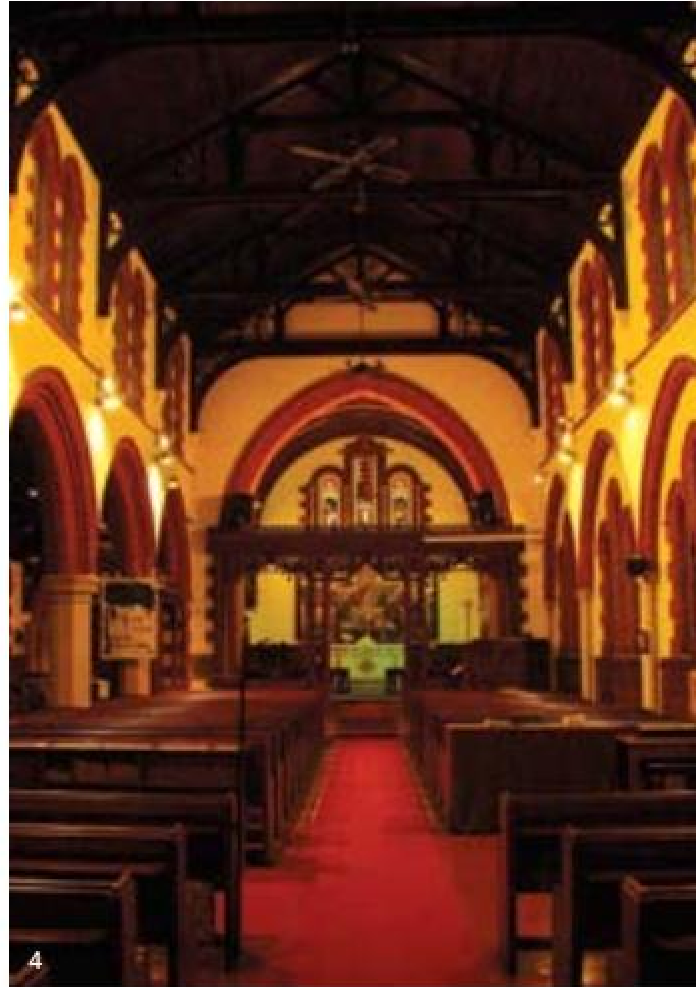
Este conjunto neogótico con iglesia, claustro y colegio –donado por Mercedes Baudrix de Unzué– constituye un acabado ejemplo local del Eclecticismo Historicista. Su fachada con torre-*campanile*, chapitel y pináculos embrochalados se derrama simulando frontones, disposición que recuerda al *Duomo* de Milán; otros rasgos, visibles en las catedrales de Siena o de Florencia, son la falta de arbotantes, la mezcla de óculos con arcos ojivales y de medio punto y la policromía de mosaicos sobre fondo dorado y revestimientos azulados. En la fachada, resuelta en siete calles estructurales acentuadas por pronunciados pináculos y torreones rematados en gabletes, sobresale el osado calado de vidrieras ojivales, *loggias* y pequeños rosetones (1/2/5 a 7). La iglesia es de tres naves con bóvedas con florones colgantes, vitrales con balaustradas y retablo de madera con San Agustín y Santa Rita de Casia con el hábito de la orden agustina (3/4). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

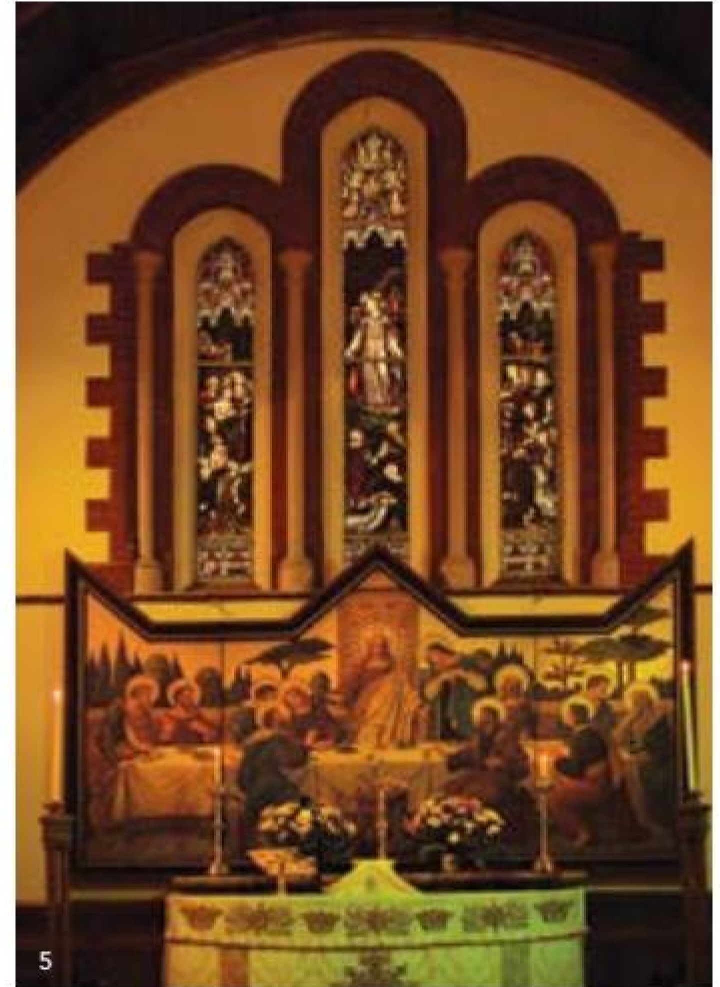
IGLESIA ANGLICANA DE SAN SALVADOR















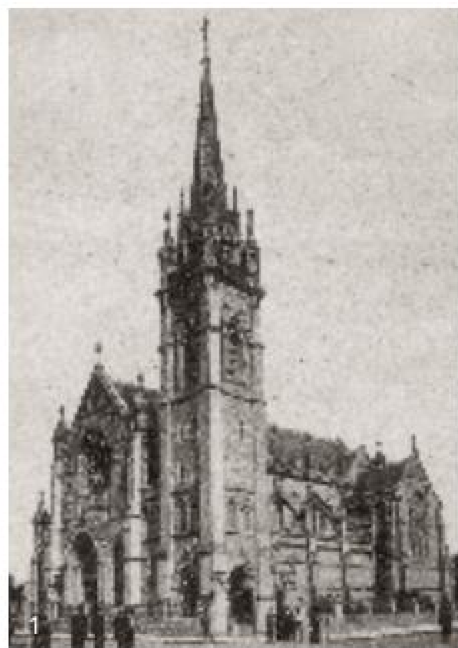
Ubicación: Avenida Crámer 1816-1844, Buenos Aires

Años: 1895-96 (iglesia y salón parroquial); 1921 (pabellón); c. 1945 (ampliación)

Autores: Arq. Walter B. Bassett-Smith (proyecto); Arqs. Eustace Lauriston Conder y Sydney George Follett (pabellón); Arq. Sydney Follett (ampliación 1945); Carlos Biondi (construcción)

La iglesia de la comunidad anglicana del barrio de Belgrano, asiento de inmigrantes de ese origen entre residencias pintoresquistas y bucólicos jardines, se debe al talentoso arquitecto inglés Walter Bassett-Smith, autor de una extensa obra de excelente factura constructiva en el país. Se trata de un edificio aislado (1) de nave central con arcos ojivales e iluminada mediante ventanas lanceoladas, con coro, presbiterio –con un tríptico de la Última Cena en el altar mayor– y sacristía elevados (4 a 6). Su disposición paralela a la calle otorga originalidad a la "falsa" fachada, mediante la expresión asimétrica de la nave lateral, el porche y el testero con el ábside y los brazos de la cruz. Esta organicidad propia de la tradición británica está complementada por la posibilidad aditiva y el encastre de nuevos espacios, así como por la textura, colorido y expresividad constructiva de la piedra, el ladrillo y la madera (2/7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

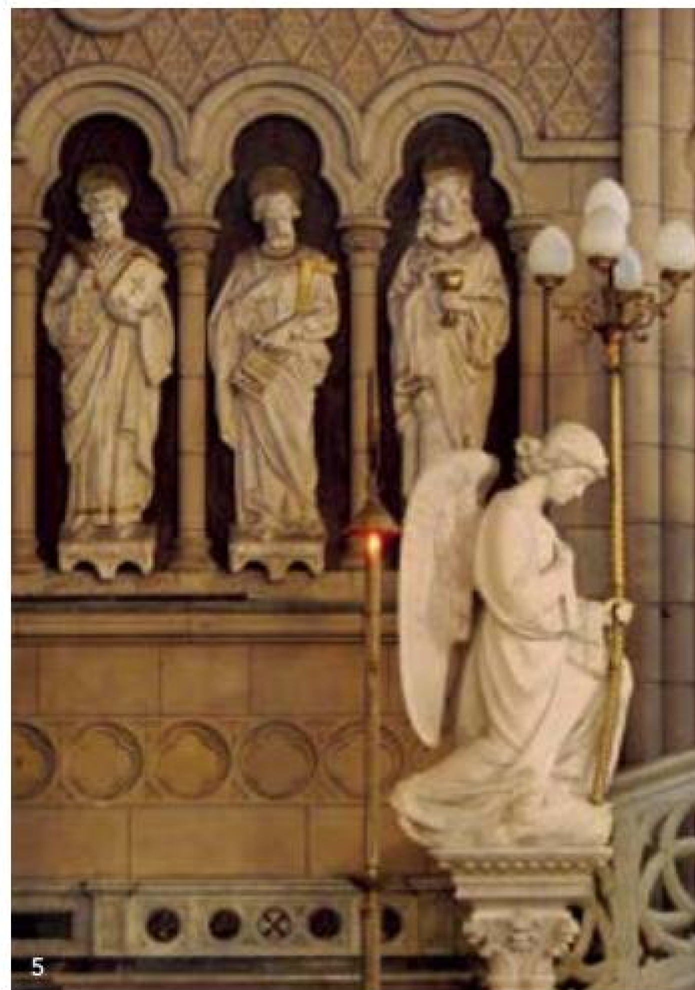
IGLESIA DE LA SANTA CRUZ Y CASA PROVINCIAL DE LA INMACULADA CONCEPCIÓN

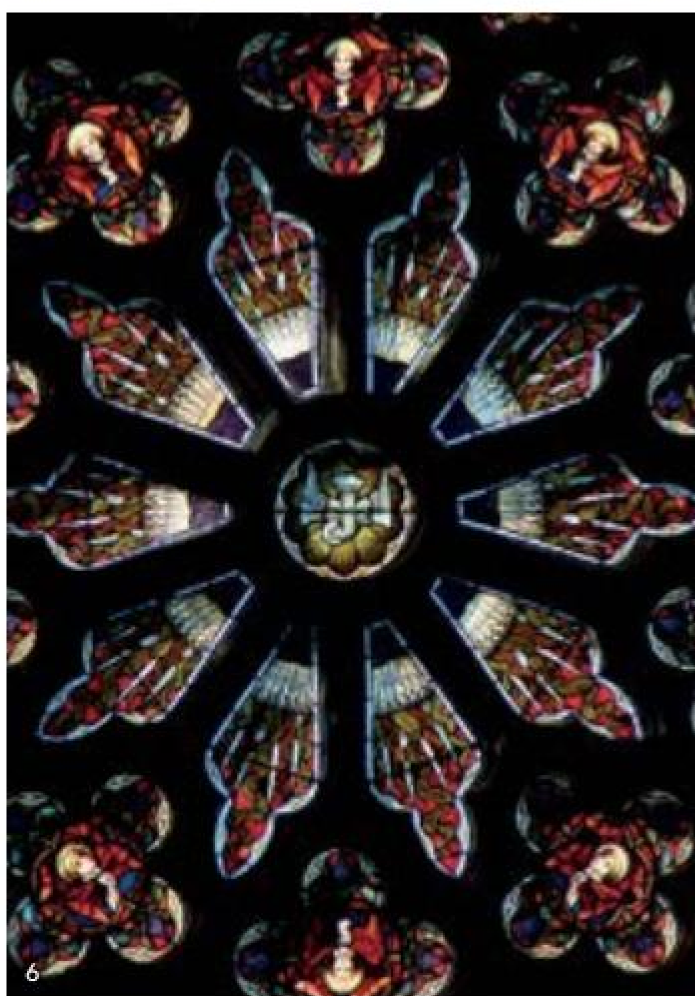

1


2


3


4


5


6


7

Ubicación: General Urquiza y Estados Unidos, Buenos Aires

Años: 1890-1894; 1895-1896 (púlpito y altares)

Autores: Arq. Edwin Arthur Merry (proyecto); Tomás Burbridge y Haines (construcción); Juan Bertini (esculturas y púlpito); P. Manzano (pintura retablo); Enrique Eberle (Vía Crucis)

Monumento Histórico Nacional (2008)

Esta residencia de retiro e iglesia para la feligresía irlandesa, erigida por los Padres Pasionistas, se hizo célebre por ser uno de los centros de resistencia al terrorismo de Estado durante la última dictadura cívico-militar. Inspirado en el templo neoyorkino de la orden, el proyecto Neogótico inglés consiste en naves ojivales y una torre adosada a la fachada con rosetón que simboliza el Pentecostés, realizado, como las vidrieras, por la Casa Early & Co. de Dublin (1/2/6 a 8). El retablo luce un gran arco apuntado con flecos de tracería y una pintura de Jesús en el Huerto de los Olivos, flanqueada por nichos trilobulados y gabletes con los apóstoles; el altar mayor es de mármol calado con diseños celtas y ángeles reclinados (4/5). El bello púlpito de ónix (3), con figuras de Jesús y los evangelistas, fue tallado por Bertini; el vía crucis es del alemán Eberle, y las pinturas de los altares laterales del belga E. van de Brande. **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1: AGN // 2 a 8: Sergio López Martínez).



BASÍLICA DE SAN CARLOS BORROMEO Y MARÍA AUXILIADORA



1



2



3

4

Ubicación: Hipólito Yrigoyen y Quintino Bocayuva, Buenos Aires

Años: 1899 (anteproyecto y piedra fundamental); 1902 (inauguración cripta; 1901-1910 (construcción)

Autores: Arq. Padre Ernesto Vespignani (proyecto y dirección); Quintino Piana (esculturas); Francisco J. Pini (construcción); Antonio Reffo (pinturas)

Esta basílica forma parte de un conjunto monumental de tres manzanas integrado por el Colegio Pío IX de Artes y Oficios, el Colegio María Auxiliadora, el Colegio San Francisco de Sales y Oratorio y la Inspectoría General de la Orden Salesiana (ver capítulo Educación). En 1901, con la finalidad de construir un nuevo templo, el inspector de la orden, padre José Vespignani, trae de Italia a su hermano Ernesto, arquitecto y sacerdote salesiano, quien realizaría una trascendental labor ligada al patrimonio arquitectónico religioso en el ámbito del país y la región sudamericana. Con el proyecto bajo el brazo, inspirado en la arquitectura románica lombarda, en el verticalismo gótico y en el cromatismo bizantino, inicia rápidamente las obras, que se concluyen en 1910. La torre-campanario –con chapitel y gran rosetón de tracería con el pantocrátor sedente de Cristo– y la gran cúpula con tambor octogonal –rematada en templete con la imagen de la Virgen (3)– son los elementos principales que resaltan el







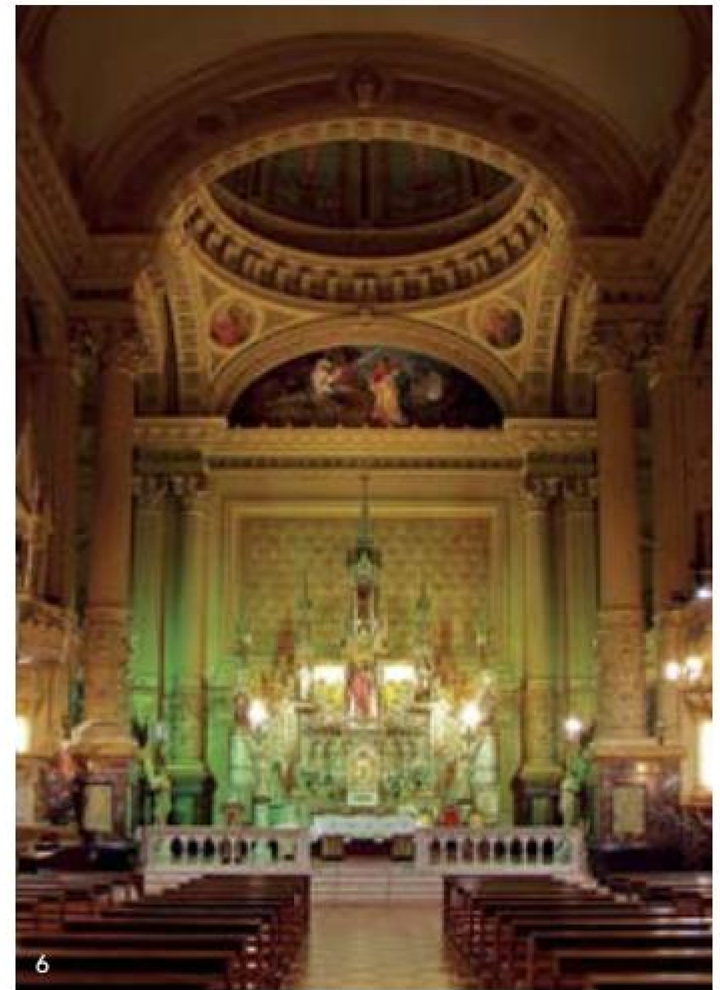
macizo exterior, ritmado por el rico contraste de textura y color entre el ladrillo y el símil piedra, que enfatizan el verticalismo de la estructura rematada en templetes (1/3). Espacialmente resuelto con gran espectacularidad decorativa, cromática y simbólica, su interior combina una iglesia inferior y otra superior mediante una dilatada doble altura con galerías, acusada por la reducida escala de las naves y capillas laterales, lo que permite aumentar la proporción de las vidrieras (6). La impactante teatralidad interna (4/5) se acentúa mediante el uso multiplicador de la luz, que realza el esqueleto de pilares polistilos y arquerías de la "bóveda celeste estrellada" de la nave central (7/8), intensificando las tonalidades doradas, azules, ocres y rojizas de las superficies y el fulgor de los cristales de Murano. En el crucero, una doble escalinata que envuelve el altar mayor lleva hasta el baldaquino de la Virgen, creando un dispositivo arquitectónico que sintetiza todas las variables conceptuales del proyecto. El papa León XIII bendijo la piedra fundamental en 1900, apadrinando la iglesia junto con el presidente Roca; finalmente, el 24 de mayo de 1910 la imagen de María Auxiliadora fue consagrada y entronizada en el altar mayor. **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1 a 6/8: Diego Eidelman // 7: Sergio López Martinez).

CAPILLA DE JESÚS SACRAMENTADO DEL COLEGIO "CASA DE JESÚS"


1


2

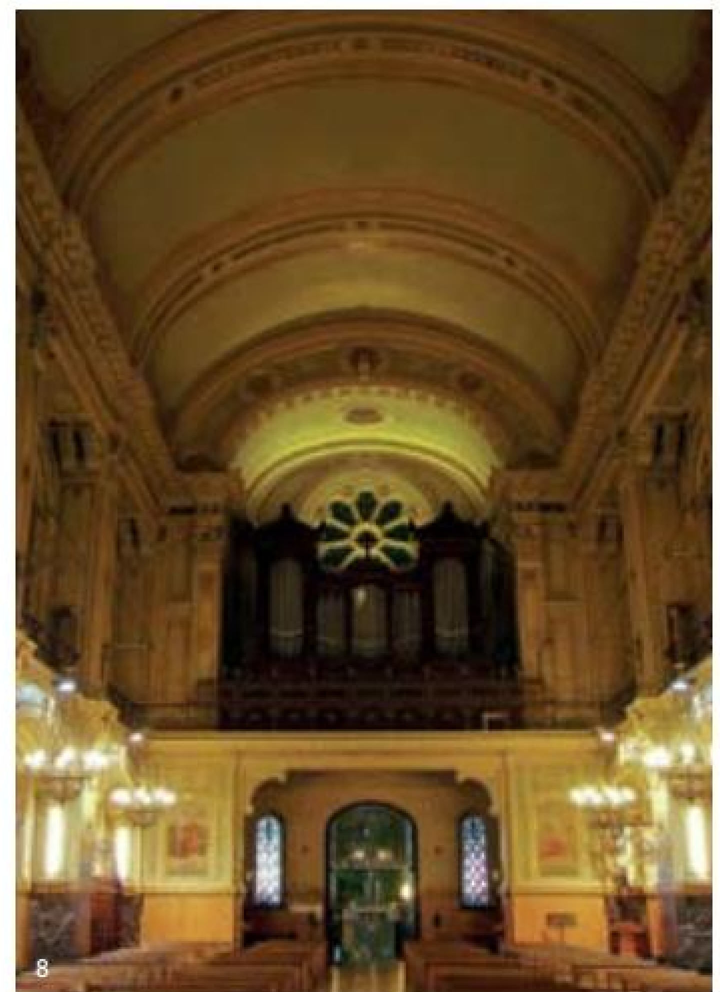

5


6


3


4


7


8

Ubicación: Avenida Corrientes 4471, Buenos Aires

Años: 1893 (piedra fundamental iglesia); 1897 (colegio);1904 (inaguración iglesia)

Autores: Arqs. Edwin Arthur Merry, Charles T. Raynes y Ernesto Sackmann (proyecto, dirección y contrucción); Juan Bertini (esculturas)

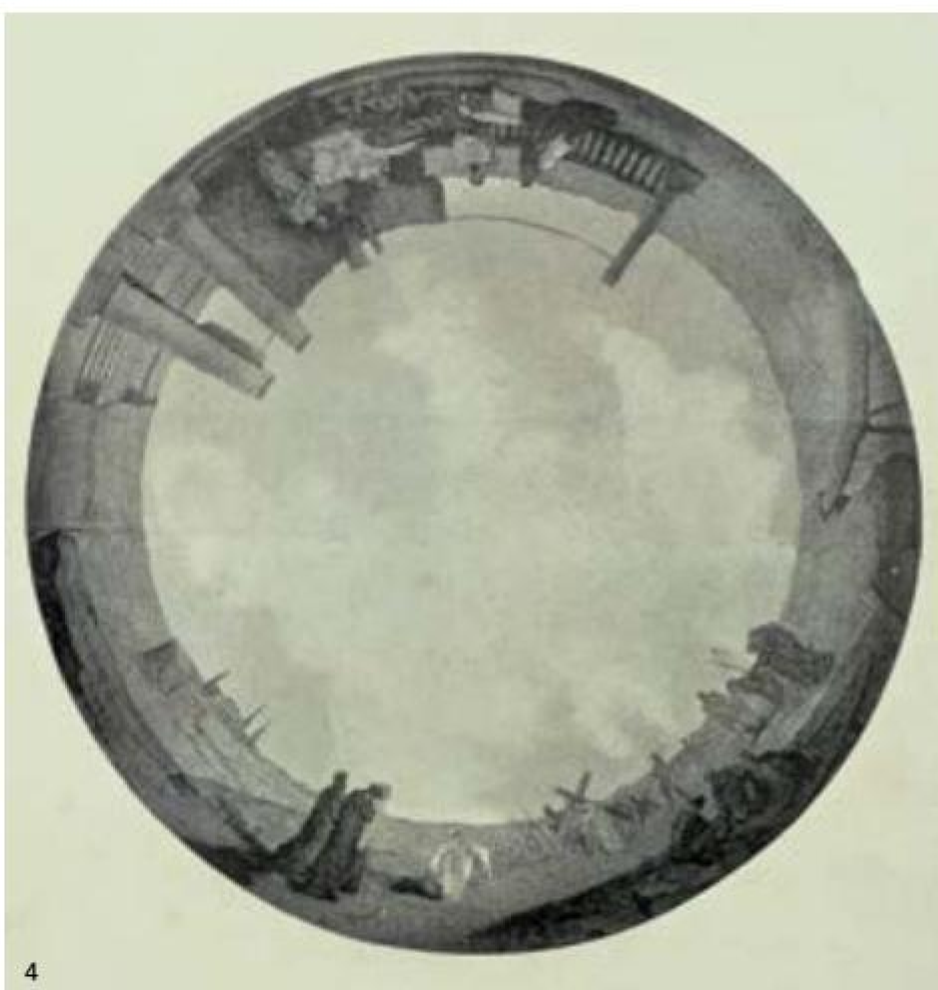
Esta capilla –donada con su cripta familiar por los Unzué-Díaz de Vivar– es el resultado de la colaboración entre los ingleses Merry y Raynes, el escultor italiano Bertini –autor de las esculturas de los evangelistas y del Salvador del baldaquino– y el alemán Ernesto Sackmann; en su exterior neorrománico y neogótico predomina la impronta de los primeros (1 a 3 y 5), mientras que su interior neorrenacentista acusa la mano germánica de este último (4/6 a 8). Su fachada de frontón a dos aguas, realzado mediante arquillos ciegos, impostas y capiteles, refleja la nave de bóveda rebajada, también destacada por la arcada ojival con rosetón, fajas decoradas y nichos con gabletes y arcos conopiales. La planta en "T" presenta pares de capillas por lado, con altas galerías con claristorios entre macizos pilares; el presbiterio y el altar están cubiertos por la cúpula del crucero conectada por rejas al coro de monjas. **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1: AGN // 2 a 8: Sergio López Martínez).

CAPILLA DE LA ESCUELA TALLER "DIVINO ROSTRO"


1


2


3


4


5

Ubicación: Leopoldo Marechal 1041, Avenida Ángel Gallardo y Avenida Patricias Argentinas, Buenos Aires

Años: 1910 (proyecto escuela); 1911-1915 (construcción); 1915 (pinturas)

Autores: Arq. Eduardo Sauze (escuela taller y capilla); Arq. Augusto César Ferrari (pinturas capilla)

La Asociación del Divino Rostro, creada por Angiolina Astengo, viuda de Emilio Mitre, encarga a Sauze un proyecto de escuela-taller en un lote triangular lateral al nuevo Parque Centenario diseñado por Carlos Thays. El planteo curvo consiste en un pabellón pintoresquista que acompaña el trazado circular del parque, siendo el punto focal de la composición radial una capilla circular de techumbre poligonal (2/3). Augusto Ferrari decoró sin cargo la capilla, empleando una técnica bituminosa de grafito en blanco y negro. El motivo principal es la Caridad a través de los siglos, desde los apóstoles a los tiempos modernos, estando representados diversos asuntos: María Magdalena, La resurrección de Cristo, El taller de San José, La expulsión de los mercaderes del Templo, Don Bosco y San Francisco (1/5). La cúpula ilustra El rostro de Cristo en el lienzo de la Verónica y La conversión de Tiberio (4). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 2/3: Sergio López Martínez // 5: Walter Pagliardini).

BASÍLICA DE SAN JOSE DE FLORES


1


2


3


4


5


6


7

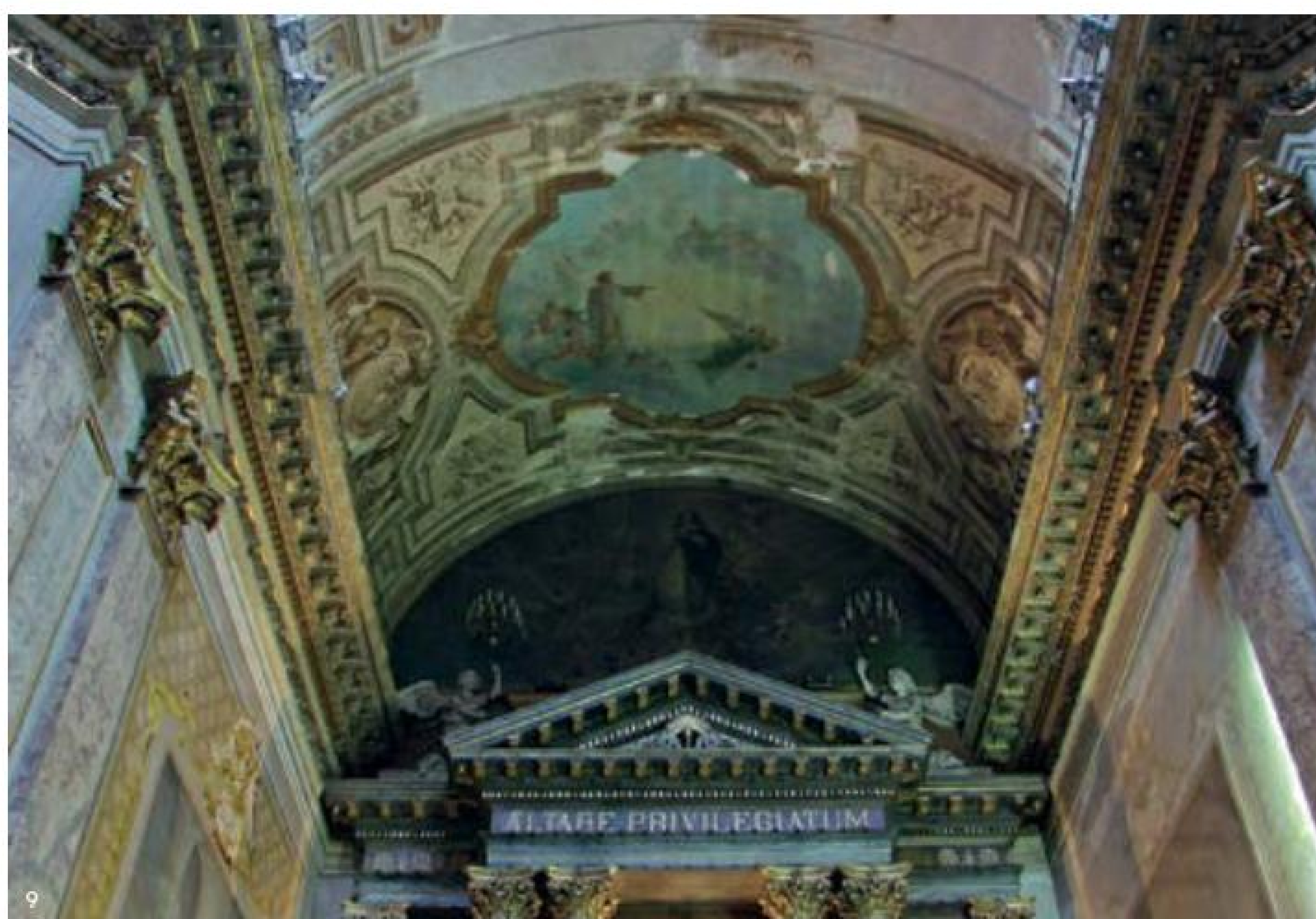
Ubicación: Avenida Rivadavia 6950, Buenos Aires

Años: 1879 (piedra fundamental); 1883 (inauguración); 1915 (reformas interiores); 1929 (esculturas y frisos fachada)

Autores: Arqs. Benito Panuzzi y Emilio Lombardo (proyecto); Ulises Pasani (pinturas) ; Andrés Simonazzi y Tomás Alegrini (construcción)

Las tierras sobre las que se erige la basílica de San José de Flores pertenecieron a don Juan Diego Flores, quien al morir las deja en herencia a su hijo Ramón. En 1806, este último hace donación a la Curia de Buenos Aires de una manzana destinada a una iglesia, cediendo otra al gobierno para la formación de una plaza. Nacen así el pueblo y el curato de Flores, que asumirán el nombre de la familia donante. Hacia 1830 es levantado un primer templo, obra de Felipe Senillosa, el que es reemplazado por el actual en 1879. La nueva y armoniosa fachada clasicista de cuerpo cuadrangular con pretiles y balaustradas consta de una majestuosa portada de orden gigante con frontis triangular, rematada en una torre con cupulín de pizarras (1/4). La planta basilical de columnas corintias monumentales presenta una bóveda de cañón corrido en la nave central (8), decorada por un gran medallón alegórico con cariátides en los lunetos (7/11). Las naves laterales (10), en cambio, presentan cielorrasos planos artesonados y están interrumpidas


8



9


10


11


12

a la altura del transepto, como apoyo estructural de la cúpula con tribunas y pasajes abovedados que llevan a los altares del Calvario y de Santa Teresa (2) y al camarín de San José. Exterior e interiormente se destaca la peraltada cúpula de alto tambor con lucernario y linterna decorada con un geométrico rosetón casetonado (5); sobresale asimismo el presbiterio, cubierto por un tramo de cañón decorado con pinturas sobre el altar mayor –con la imagen de San José en madera estucada y dorada–, que emula la disposición del frontón clásico de la portada (9). La barroca decoración interior fue realizada entre 1912 y 1915 a raíz de su elevación a basílica menor, mientras que en 1929 se agregaron el nicho y los altorrelieves ilustrando el taller de Nazareth y la muerte de San José sobre la puertas del frente, así como frisos, guirnaldas, vasos y las estatuas de San Pedro, San Pablo y los evangelistas. En el coro, enmarcado por un gran arco de medio punto con los escudos argentino y de la basílica, se halla el órgano fabricado por el italiano Poggi en 1912 (6). Entre los altares se destacan los consagrados a la Inmaculada Concepción, a San Antonio y al Perpetuo Socorro, con detalles de *putti* (3) e imágenes como la de San Lázaro (12); entre las pinturas, las telas de Ulises Pasani. **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1 a 3 y 5 a 12: Sergio López Martínez // 4: Archivo Adolfo Brodaric).

BASÍLICA DE NUESTRA SEÑORA DE LOS BUENOS AIRES


1


2


3


4


5


6


7


8


9


10


11


12

Ubicación: Avenida Gaona 1730, Buenos Aires

Años: 1911-1932

Autores: Arq. R. P. Ernesto Vespignani; Quintino Piana (esculturas baldaquino); Minucci y Costa y Francisco J. Pini y Coira (constructores); Casa Piana y Gotuzzo (portadas y ángel ingreso)

Es el monumental templo dedicado a la Virgen de Bonaria (1), que diera nombre al puerto fundado por Pedro de Mendoza en 1536; desde 1913 alberga la imagen de la Virgen Generala de Belgrano. El proyecto de Vespignani, de estilo Gótico lombardo, se inspiró en el Sagrado Corazón de María de Turín. La espacialidad interna, expresada exteriormente en el zigzag de las capillas, consiste en un efecto sorprendente de movimiento y transparencia resultado de la sucesión de tramos ojivales en forma de estrellas y esbeltos pilares de la nave central, derramados en las laterales mediante arquerías menores (2). El efecto escenográfico tiene su clímax en el baldaquino coronado por ángeles y rodeado por un deambulatorio (6/8/12/13). Dos espigados campanarios rotados con calados remates absidiales, decorados con santos mercedarios, enmarcan un rosetón y un atrio con doble portada de bronce con bajorrelieves de conquistadores (4/5/7/11). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).



BASÍLICA DE SAN ANTONIO DE PADUA


1


2


5


6


7


3


4


8

Ubicación: Avenida Lincoln 3751, San Nicolás y Pedro Morán, Buenos Aires

Años: 1884-1889 (1ª etapa); 1913-1928 (2ª etapa)

Autores: Arq. José Markovich (2ª etapa); Arq. Dante Ortolani y Luis Boni (pinturas murales); Antonio Frili (escultura "Cristo crucificado")

Villa Devoto surge en 1889 a partir de la gestión de Antonio Devoto como director del Banco Inmobiliario, con la idea de desarrollar un nuevo pueblo –y su iglesia–, traza que se le encomienda a Juan Antonio Buschiazzo, autor de la Avenida de Mayo y de sus residencias particulares, conservándose en este barrio sólo su quinta (ver capítulo Vivienda). Las obras de la iglesia se iniciaron presumiblemente entre 1884 y 1889; sin embargo, obtiene su forma actual recién en 1913, cuando Devoto adquiere los terrenos y se hace cargo de la construcción. Al retomar las obras contrata al arquitecto croata José Markovich, quien rehízo el proyecto inspirándose en la Basílica de Superga (1717) de Turín, obra de Filippo Juvarra que pertenece al tipo de iglesia centralizada inspirado en el Panteón o en el proyecto de Bramante y Miguel Ángel para San Pedro, revisitados por el Academicismo italiano de la época con fusión de influencias clásicas y barrocas. Siguiendo este modelo, Markovich repite el esquema







de planta de cruz griega coronada por una esbelta cúpula barroca de pronunciado tambor ritmado por pares de pilastras, lucernarios y linterna (1/3), pero reubicando los campanarios abulbados, desplazándolos y adosándolos al pórtico toscano del frente, generando un vestíbulo de ingreso (5 a 7). En una cripta de estilo napoleónico descansan los restos del conde Devoto –título recibido en 1916 por su ayuda durante la Primera Guerra Mundial– y de su mujer, Elina Pombo, siguiendo el esquema de Superga, cuyo Panteón Real reúne a los soberanos de la Casa de Saboya. Todos los elementos de la decoración interior son de sobresaliente factura: los altares y el púlpito de Carrara realizados en Italia (9/12); las pinturas de la Asunción de San Antonio al cielo sobre el altar mayor, obra de Dante Ortolani (9), y las de Luis Boni, quien realizó las laterales y los medallones recordatorios de los milagros del santo (2/11); o el Cristo Crucificado del escultor florentino Antonio Frilli (4) y las estatuas de los nichos, que representan a las virtudes teologales –Fe (10), Esperanza y Caridad– y a la Religión. Completan la ambientación los esgrafiados en tonos de oro, las luminarias *Liberty* –con basiliscos con cuerpo de dragón y garras de ave– y los vitrales de la vida del santo (8). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

LOGIA MASONICA "HIJOS DEL TRABAJO"



1



2



3

4

Ubicación: San Antonio 814, Buenos Aires

Años: 1890; 2004 (restauración)

Autores: Arq. Francisco Cabot (h) (proyecto y dirección); Francisco Prato y Claudio Dive (decoración y pinturas)

Su fundación entronca con el origen industrial de Barracas, cuyos inmigrantes italianos se nucleaban en gremios o mutuales y en logias iniciáticas que perseguían el desarrollo intelectual y espiritual mediante la libertad individual y la fraternidad aplicada a la vida social y política, según el precepto "Uno para todos, todos para uno". El modelo de casa chorizo italianizante (1) alberga el templo y el trono del Gran Maestre, mientras que la fachada alegórica reúne un repertorio iconográfico esencialmente egipcio (2 a 4): se asumen la forma de pilón inclinado con esfinges, pilastras de abanicos palmiformes y un friso con el símbolo solar alado entre palmetas de plumas y lotos entrelazados, que encarnan a la creación vital, así como la escuadra y el compás a la rectitud y la equidad y el ojo de Anubis al Gran Arquitecto del Universo. Los obeliscos representan rayos de luz, y las pirámides la inmutabilidad de los principios de la vida (4). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

RESPETABLE LOGIA "GIUSEPPE MAZZINI"



1



2


3


4


5

Ubicación: Colombres 146, Lomas de Zamora, Buenos Aires

Año: 1906 (inauguración)

Autor: J. Castiglioni & Cia. (construcción)

Fundada en 1892 con el nombre de Giuseppe Mazzini, la Logia homenajea a uno de los protagonistas fundamentales del proceso político que desembocaría en la unificación italiana de 1870. Como ya destacáramos en la Logia Hijos del Trabajo (ver página anterior), la importancia de la masiva inmigración italiana y la necesidad de establecer sociedades filantrópicas de ayuda mutua favorecieron la formación de este tipo de logias, que tuvieron un rol destacado en la Argentina del XIX. En ambos casos se evidencia la impronta italianizante de la casa de patios o "chorizo" (1/2), cuya tipología está indisolublemente ligada a los constructores de ese origen. En su interior se ubican el templo (3/4) –espacio esotérico cargado de significados y simbolismos– y la biblioteca (5), que junto con un taller de oficios formaba parte del programa de la Masonería Argentina. A su impulso se debe la fundación del Teatro Coliseo de Lomas de Zamora. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Diego Eidelman).

CATEDRAL DE LA INMACULADA CONCEPCIÓN


1


3


4


2


5

Ubicación: Calle 14 e/ Avenidas 51 y 53, La Plata, Buenos Aires

Años: 1884-1898 (1ª etapa); 1913-1932 (2ª etapa); 1998-1999 (torres)

Autores: Ing. Pedro Benoit (anteproyecto y dirección); Arq. Ernesto Meyer (proyecto); Arqs. Ernesto Vespignani, Isaac Villamonte, Rafael Ayerza y Carlos Massa (dirección 1908-1930); José Valli (constructor)

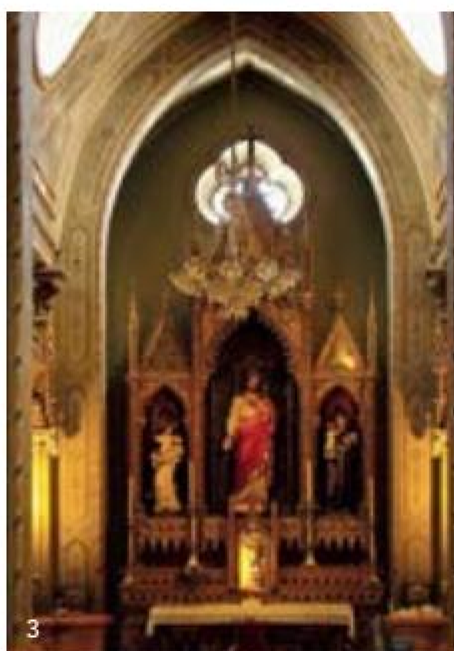
De concepción monumental (6), la catedral resulta arquitectónicamente indisoluble del ideal de La Plata como ciudad nueva, con sus ejes, plazas y edificios colosales. Su estilo Neogótico francés de planta en cruz latina con cinco naves, crucero y deambulatorio, fachada con torres y rosetón es, en palabras de su autor, "puramente católico" (1). Los planos de Meyer sumaron al proyecto de Benoit la influencia alemana de la catedral de Colonia. Con 120 m. de largo, 7000 m2 y capacidad para 12.000 personas, la magnitud de su fábrica de ladrillo con bóvedas de hormigón armado y techumbre metálica se expresa mediante grandes contrafuertes con pináculos y arbotantes. Los vitrales son alemanes (Zettler, Munich) y franceses (Mauvejean, París). Sobresale el trabajo en roble del trono arzobispal y los sitiales de canónigos (Hnos. Mahlknecht) y de los confesionarios (Miguel Schenke), tallados por Leo Moroder (5). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/4: Marcelo Romeo // 2: SLM // 3: CEDODAL // 5/6: Facundo de Zuviría).



BASÍLICA DE SAN PONCIANO




2


3


4


5


6


7


8

Ubicación: Calles 48 y 5, La Plata, Buenos Aires

Años: 1883 (piedra fundamental y habilitación); 1884 (torre y altar mayor); 1889-1895 (naves laterales)

Autores: Ing. Pedro Benoit (proyecto y dirección); Clemente Olivera (construcción iglesia); Juan Becchi y José Zenny (construcción naves laterales)

San Ponciano, iglesia neogótica que funcionó como catedral provisoria hasta 1902, fue realizada en dos etapas: en la primera de ellas, iniciada y concluida en 1883 para el primer aniversario de la ciudad, se edificó la nave central; en 1884 se levantó el campanario con reloj, de bella factura ornamental (6). Las naves laterales recién se añadirían en 1895, alterando el equilibrio exterior por la incompatibilidad entre la verticalidad goticista y la horizontalidad de los agregados (1/5). Sobresale la ambientación ecléctica de sus interiores, que combina cielorrasos artesonados pintados por los italianos Colli y Rossi y pisos de mosaicos venecianos con el altar mayor de estilo Gótico valenciano, los vitrales alemanes de las puertas –de la firma de Theo Mayr Rohrerhohe–, el órgano Walcker y las arañas y vía crucis franceses (2 a 4 y 7 a 9). En 1904 fue instalado en la nave derecha el camarín barroco original de la Virgen de Luján. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).



9

IGLESIA DE SAN FRANCISCO DE ASÍS







Ubicación: Calle 12 Nº 1773 entre 68 y 69, La Plata, Buenos Aires

Años: 1885-1889; 1912 (reedificación); 1920 (consagración); 1945 (torre)

Autor: Ing. Mariano Batillana

Lugar Histórico Nacional (2011)

El 10 de diciembre de 1945 Juan Domingo Perón y María Eva Duarte contrajeron matrimonio en esta iglesia platense, siendo declarada por tal motivo Lugar Histórico Nacional en 2011. Este sencillo templo de estilo Neorrománico remite libremente en su inspiración exterior a lineamientos arquitectónicos esenciales del conjunto monumental franciscano construido en el siglo XIII como sede de la orden y centro de peregrinación, el que reúne las basílicas inferior y superior de San Francisco de Asís, en Italia. Estos elementos de austeridad románica son reconocibles en la disposición espacial de nave única, en la torre prismática de ubicación asimétrica, estructurada en cuerpos divididos por cornisas, arquillos y pilastras salientes y coronada por el campanario superior (1/4), así como en el frontón, el rosetón (2) y el protiro de entrada, que reúnen estos tres elementos distintivos de las basílicas franciscanas de Asís (2 a 4). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/2/4: Sergio López Martínez // 3: Arturo Blas López Puertas).

BASÍLICA Y COLEGIO DEL SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS


1


2

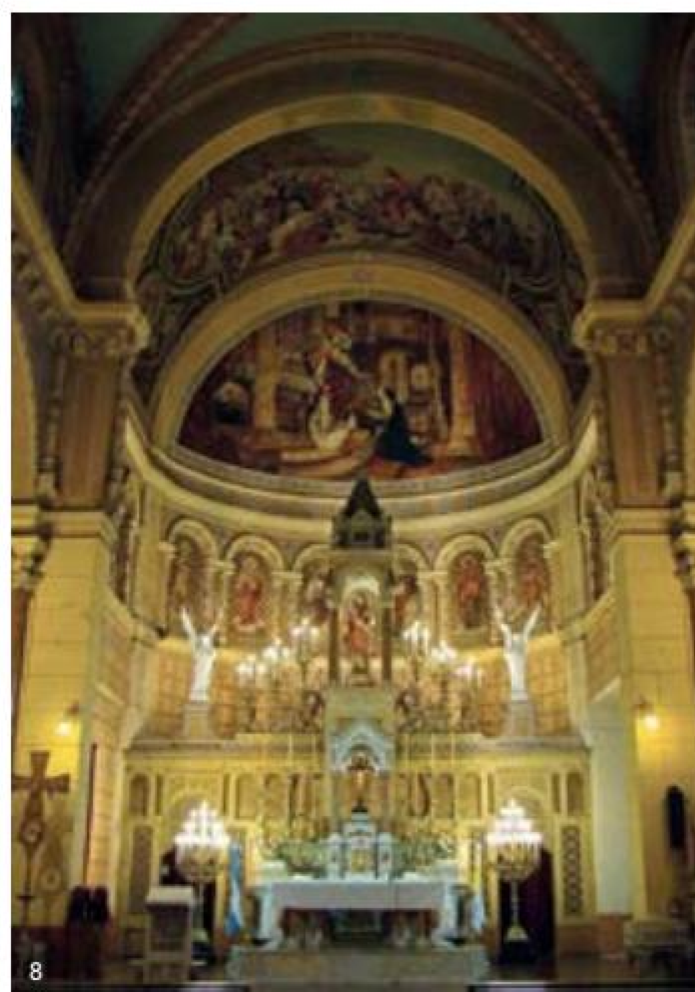

3


4


5


6


7


8

Ubicación: Calle 58, Diagonal 73 y Calle 9, La Plata, Buenos Aires

Años: 1898-1902 (piedra fundamental y consagración); 1910-1912 (altares); 1913 (torre); 1917 (pinturas); 1921-1922 (conclusión)

Autores: Arq. Sebastián del Piano (proyecto); Petroni y Batistela (construcción); Arq. R. P. Ernesto Vespignani (altares); P. Vucetich y Augusto Juan Fusilier (pinturas)

Esta iglesia es la segunda que la orden tuvo en La Plata, desde su instalación en 1886; los planos se encargaron al salesiano Sebastián del Piano, quien proyectó un templo de tipo basilical en estilo Neorrománico bizantino de escuela italiana, con fachada de sillería polícroma con arcos geminados y arquillos ciegos y la habitual torre-campanario exenta con cruz de hierro (1/5). La nave central se articula mediante arcos de medio punto y columnas monolíticas de granito italiano; las tres naves intercalan arcadas con bóvedas nervadas y lunetos con vitrales (2 a 4/6). El ábside semicircular, punto focal del diseño, está resuelto en tres bandas horizontales que alojan el baldaquino diseñado por Vespignani, un friso de nichos decorados con imágenes polícromas de los apóstoles y una bella pintura de Santa Margarita María Alacoque con Jesús formulando la promesa de los viernes, obra de Fusilier inspirada en otra de Nuccioli (7/8). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

BASÍLICA DE NUESTRA SEÑORA DE LOURDES


1


5


6


2


3


4


7


8

Ubicación: Avenida La Plata 3757, Santos Lugares; Buenos Aires

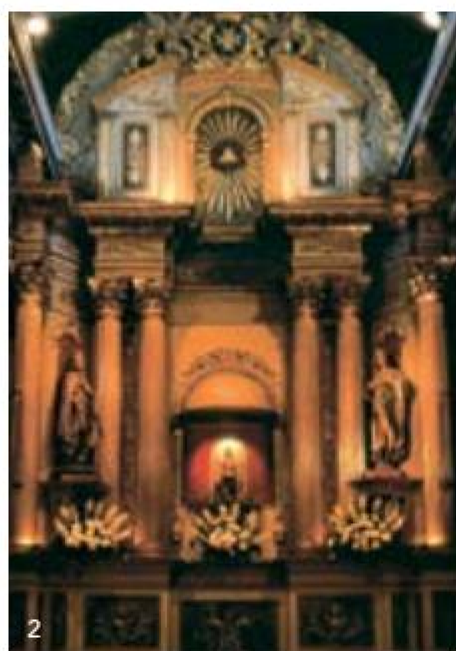
Años: 1915-1916 (gruta); c. 1920 (proyecto inicial); 1922 (inicio de obra y colocación imagen en hierro de la Virgen); 1923-1926 (cripta); 1937-1967 (torres); 1972 (torre central)

Autores: Arq. León Gaillard (gruta); Arq. Esteban Guichet (proyecto iglesia)

El complejo, aún inconcluso, nace en 1911 ante la promesa de los padres asuncionistas Rafael Maubon y Román Heitmann de edificar una gruta debido a la milagrosa recuperación del superior de la congregación, Rafael Doussans; su construcción, a cargo de León Gaillard, data de 1915. Se encarga luego al arquitecto francés Esteban Guichet un monumental proyecto de iglesia, y éste concibe un diseño de 72 m. de largo y 33 de ancho, con una galería para alojar las procesiones. En 1921 se inician las gestiones para su construcción, colocándose la piedra fundamental en 1922. La idea seguía, funcional y formalmente, la disposición típica del santuario francés: dos iglesias superpuestas, una inferior o cripta de menor altura (2/3) –iniciada en 1923–, y una superior de grandes dimensiones destinada a los peregrinos, de estilo Neogótico (8), con torre central flanqueada por dos de menor altura y acceso mediante rampas en torno a la gruta (1/5 a 7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

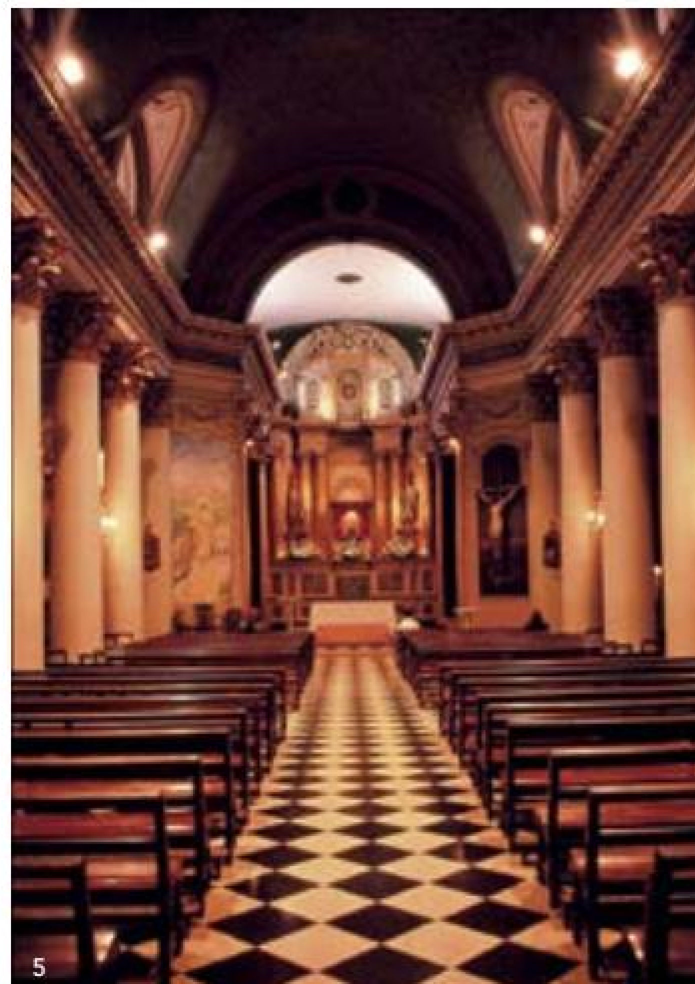
IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DE ARÁNZAZU

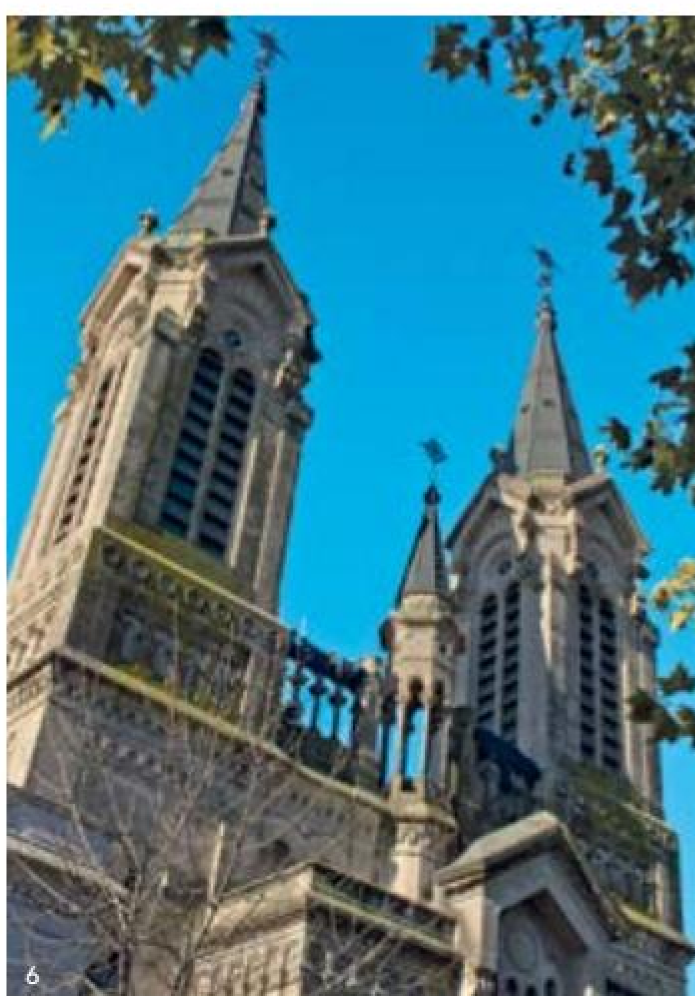

1


2


3


4


5


6


7

Ubicación: Constitución 960, San Fernando, Buenos Aires

Años: 1870 (inicio obra); 1873 (inauguración); 1882 (conclusión); c. 1905 (nueva fachada)

Autor: Ing. Juan Martorelle (proyecto original 1870)

De la iglesia original encargada a Martorelle se mantiene el diseño de planta basilical en tres naves: la principal con doce grandes columnas de orden corintio y dintel recto y el presbiterio, delimitado por cuatro columnas encuadrando el altar y el retablo mayor dedicado a la Virgen vasca, que aparece custodiada por San Luis de Francia y San Fernando de Castilla (2/3/5/7). Las obras quedan terminadas en 1882 gracias a Juan N. Madero, quien recurre al gobernador Carlos D'Amico para concluir el templo. La fachada original seguía un esquema muy difundido en el Neoclasicismo criollo, con dos torres-campanario de doble cuerpo apoyadas sobre un basamento rectangular con pórtico de frontón triangular sobre cuatro columnas. Fue reemplazada a principios del XX por el frente actual, que fusiona elementos románicos y góticos, elevándose también la altura de la nave central con la bóveda de cañón corrido iluminada por lunetos (1/4/6). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1 a 3/5 a 7: Sergio López Martínez // 4: AGN).

CATEDRAL DE SAN ISIDRO LABRADOR


1

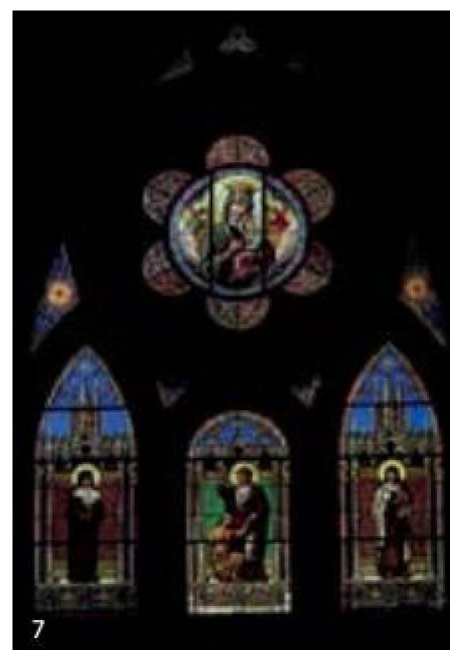

4


2


3


5


6


7

Ubicación: Avenida del Libertador 16199, Pedro L. Menini, Adrián Beccar Varela, Mercedes A. de Anchorena y Monseñor M. de Andrea, San Isidro, Buenos Aires

Años: 1895-1898; 1906 (consagración)

Autores: Arqs. Jacques Dunant y Charles Paquin; Ing. Santiago Brian (dirección obra)

La catedral neogótica de San Isidro se distingue de otros ejemplos bonaerenses de este estilo por su disposición pintoresca y exenta, ubicada en un recodo irregular entre la plaza y la línea serpenteante del río (1); envuelta por árboles y enclavada escenográfica en lo alto de la barranca, recrea una escala armoniosa con un entorno urbano y residencial más propio del neomedievalismo que estas propuestas intentan rememorar. Construida entre 1895 y 1898 según proyecto del suizo Jacques Dunant y del francés Charles Paquin, combina la estética del símil piedra con el ladrillo; es de cruz latina con transepto-crucero y ábside circular con vitrales franceses, torre central flanqueada por torreones, portada con gablete, rosetón, campanario y reloj, y remate en mirador con torrecillas cuyo chapitel alcanza casi 70 m. (2/3/8). La nave central es estilo ojival (6) y la mayoría de sus vitrales alemanes (4/7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1: AGN // 2 a 8: Sergio López Martínez).



CAPILLA DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO

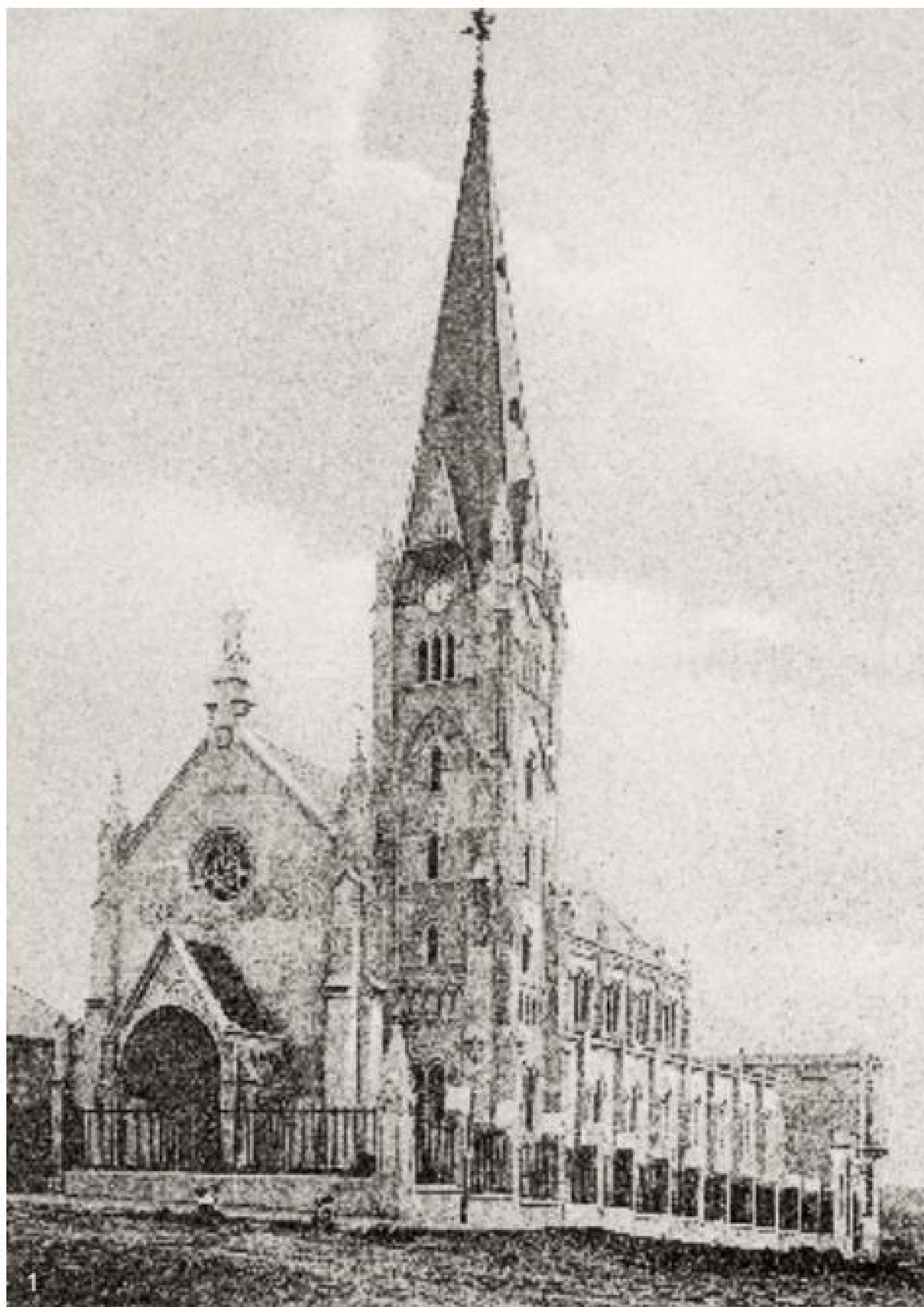


Ubicación: Río Paraná Miní, 2ª Sección Islas del Delta, Tigre, Buenos Aires

Año: 1908 (inauguración)

Su construcción se debe al párroco de San Fernando, don Maximino Pérez, quien realizó la gestión para erigir una capilla en el río Paraná Miní, uno de los brazos principales del Paraná, en el delta inferior o Delta del Tigre. La zona había ido sumando usos a la actividad portuaria de San Fernando y Tigre, ligada a la madera y a la leña extraídas de las islas: quintas veraniegas, hoteles y centros recreativos –especialmente clubes de remo–, tienen su auge entre los años 1889 y 1916, siendo el presidente Sarmiento su gran publicista. La capilla con galerías laterales, torrecilla-campanario, pilotes con estructura portante en *pan de bois* –con gablete y rosetones goticistas– y cerramiento machimbrado, responde a la tipología *bungalow* de arquitectura-mecano en chapa con cenefas y madera de pinotea, muy difundida por la empresa Lumb, que la importaba desde Inglaterra y Escandinavia, y era adaptada en la zona como construcción vernácula. **Sergio López Martínez**. (Foto: AGN).

IGLESIA Y COLEGIO *STELLA MARIS*


1


2


3


4

Ubicación: Almirante Brown 1088 y Viamonte, Mar del Plata, Buenos Aires

Años: 1908 (inicio); 1912 (conclusión); 1918 (colegio)

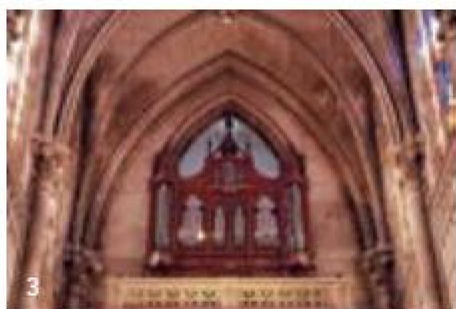
Autores: Arq. Emilio Hurtré y/o Arq. Alberto Bourdon (proyecto); Besozzi y Romanin (construcción); Arqs. Gelly Cantilo y Moy (proyecto colegio); Alula Baldassarini (construcción colegio)

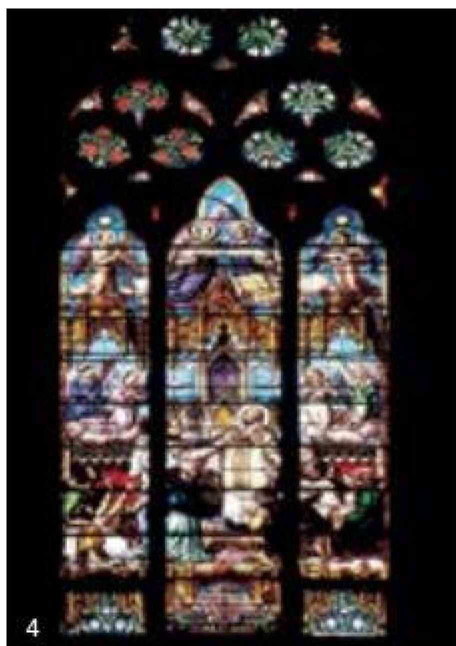
En contraste con la monotonía y horizontalidad típicas del paisaje pampeano, la irrupción en Mar del Plata de las sierras de Tandilia le imprime una particular identidad al perfil marítimo de la costa atlántica, originando hitos geográficos y urbano-arquitectónicos significativos en su evolución como ciudad. Y así como la erección de la capilla de Santa Cecilia en la lomada homónima marca el origen de la traza fundacional (ver Tomo I), la expansión sur hacia nuevas áreas altas, como la loma de Stella Maris, tiene en esta torre neogótica otra indudable referencia urbana (1/2). Dedicada a la Virgen como Estrella del Mar, esta advocación protectora de navegantes y pescadores ilustra el auge pesquero y portuario de la ciudad, especialmente identificado con inmigrantes italianos dedicados a tal actividad. En 1918 se anexará el cuerpo del colegio y más tarde la torre-campanario (2/3). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/3: Archivo Adolfo Brodaric // 2: Sergio López Martínez // 4: AGN).

CATEDRAL BASÍLICA DE SAN PEDRO Y SANTA CECILIA




2


3


4


5


6


7


8

Ubicación: San Martín y Mitre, Mar del Plata, Buenos Aires

Años: 1893-1905 (construcción); 1913 (sacristía, casa parroquial y bautisterio)

Autores: Ing. Pedro Benoit (proyecto y dirección); Arq. R. P. Ernesto Vespignani (casa parroquial); Adán Gandolfi y Juan Lazzari (construcción); Casa Marechal et Champignelle (vitrales)

La transformación de Mar del Plata en villa de veraneo de la *élite* requirió por parte de un grupo de damas la erección, en un terreno donado por Patricio Peralta Ramos, de un templo "digno de la sociedad católica" que cubriera las necesidades que la capilla de Santa Cecilia ya no satisfacía (ver Tomo I). La nueva iglesia adoptará el *revival* Neogótico, que era entendido en la época como la esencia misma del espíritu cristiano. Sobresale la torre-campanario axial de 60 m. con reloj y rosetón. Un cuerpo bajo tripartito con gabletes de arquivoltas decoradas expresa las tres naves interiores, flanqueado por torretas con chapiteles, destacándose los laterales con arbotantes, contrafuertes y pináculos y la colorida techumbre geométrica de tejas vienesas y cresterías (1/2/5/9). Ambientan su imponente interior las bóvedas de crucería (6), los altares y las tracerías con parteluces de sus vitrales historiados franceses (3/4/6 a 8). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1 a 4: Sergio López Martínez // 5: AGN // 6 a 9: Walter Pagliardini).


9

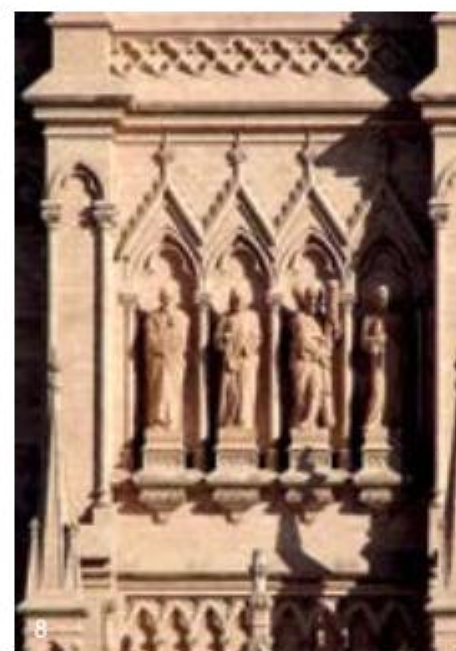
BASÍLICA NACIONAL DE NUESTRA SEÑORA DE LUJÁN


1


4


7


2


8


3


5


6


9

Ubicación: 9 de Julio, Mitre, Salvaire y San Martín, Luján, Buenos Aires

Años: 1887 (piedra fundamental); 1890-1935 (construcción)

Autores: Arq. Ulrico Courtois, Ernesto Moreau e Ing. Alfonso Flamand (proyecto); Ings. Arqs. Rómulo Ayerza, F. Fleury Tronquoy, Sombrun, Trouve y Laspe

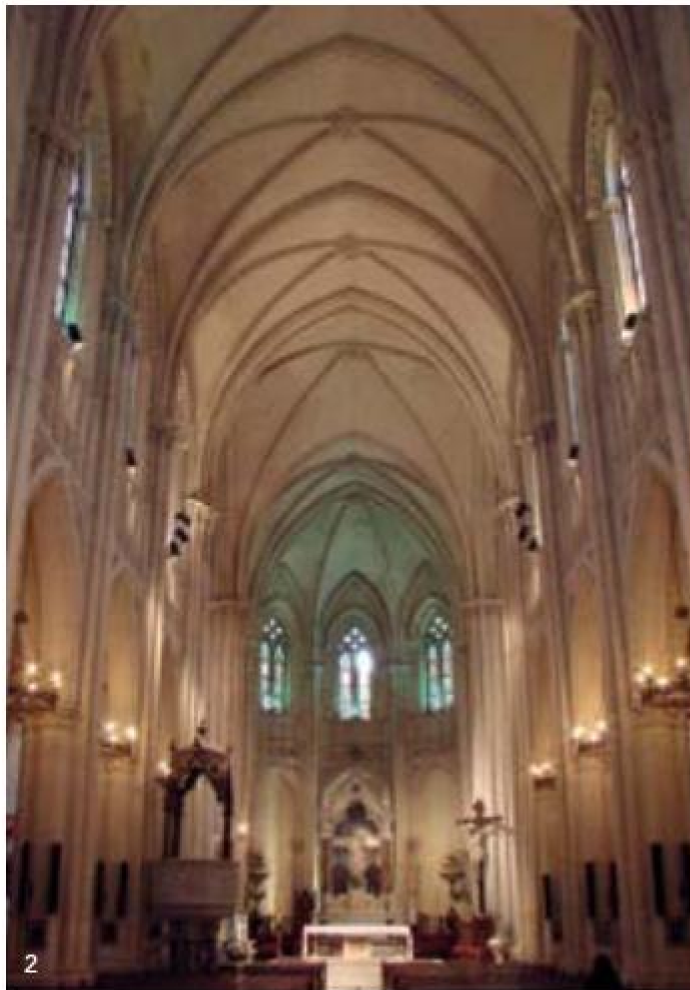
Monumento Histórico Nacional (1998)

El modelo de esta imponente obra de estilo Neogótico, que atesora la imagen de la Virgen patrona de la Argentina (9), es el de las catedrales medievales francesas –París, Amiens, Reims– de cruz latina con crucero, transepto, presbiterio (5), ábside, deambulatorio y capillas laterales, revisitadas por el medievalismo historicista del siglo XIX. La esbelta nave central es de crucería con pilares compuestos y arcos ojivales, triforios y grandes vitrales historiados con arbotantes exteriores (2/3). La fachada monumental es tripartita, con torres y calles horizontales y verticales definidas por cornisas, contrafuertes, pináculos y columnillas (1/4/10). En la base, portadas abocinados con gabletes, arquivoltas y haces de capiteles vegetales; al centro, bajo los campanarios unidos por la galería, el clásico rosetón entre hornacinas con apóstoles y evangelistas (8). Los elaborados chapiteles flamígeros evocan a Chartres. **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/4 a 9: Sergio López Martínez // 2/3/10: AGN).



CATEDRAL BASÍLICA DE NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES


1


2


5


6


3


4


7

Ubicación: Calle 24 entre 27 y 29, Mercedes, Buenos Aires

Años: 1904-1912 (1ª etapa); 1913-1920 (2ª etapa); 1921 (inauguración)

Autores: Arq. Jacques Dunant (proyecto original); François Fleury Tronquoy (proyecto definitivo)

Monumento Histórico Nacional (2010)

Tras adquirirse una manzana frente a la plaza que permitía una silueta libre entre jardines, se encarga un concurso que gana el autor de la catedral de San Isidro, quien lo describirá como "el Gótico más puro de la provincia" (2/7). La torre se termina en 1912, pero problemas financieros llevarán al estanciero Saturnino Unzué –quien yace en la cripta, obra de Alejandro Christophersen (1938)– a hacerse cargo de la obra. Reiniciada en 1913, el proyecto será reelaborado por Fleury Tronquoy, quien incorpora bóvedas de hormigón y realza los torreones laterales. La torre con contrafuertes sigue el orden secuencial de Dunant para San Isidro: misma altura, portada con arquivoltas y gablete –aquí incorporándole un rosetón–, campanario, cuerpo del reloj, mirador y chapitel, mientras que los torreones con pináculos se despegan permitiendo la expresión del ángulo de los arbotantes y la inclusión de portadas secundarias (1/3/4/5/8). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1 a 7: Sergio López Martínez // 8: AGN.).



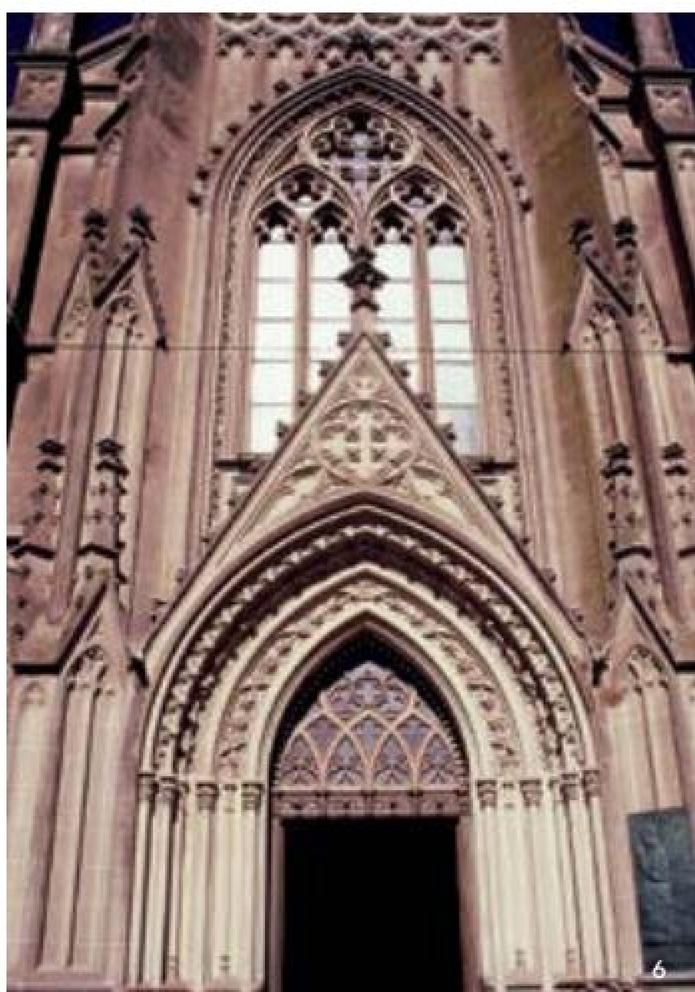
CATEDRAL DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO


1


4


5


2


6


7


3

Ubicación: San Martín 411 y Colón, Azul, Buenos Aires

Años: 1898 (proyecto); 1900-1906 (construcción)

Autores: Ing. Juan Ochoa, Arq. Charles Evans Medhurst-Thomas y W. Pitman; José Miró y Cía. (construcción)

Su estilo Neogótico reúne rasgos de la tradición anglo-francesa, siendo el elemento dominante la torre central prismática acentuada verticalmente por la disposición de contrafuertes y pináculos con florones, y un remate almenado con un alto chapitel en aguja que recuerda al de la catedral de Salisbury. La fachada, organizada en tres calles verticales, tiene un pronunciado sentido apiramidado dado por los arbotantes (5) que enlazan la torre con los laterales –no previstos en el proyecto original (2)– y le otorgan una transparencia similar al de una tracería (4/8). La torre ensambla ascensionalmente el agudo gablete de la portada (6) con tímpano de calado entrecruzado, una amplia cristalería ojival con parteluz sobre el coro y un campanario con reloj envuelto en un arco conopial (1). Es excelente el acabado interior del altar mayor de mármol, del púlpito y confesionarios de roble tallado y de los bellos vitrales (3/7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 3/8: AGN // 1/4 a 7: Sergio López Martínez).



IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN


1


2


3

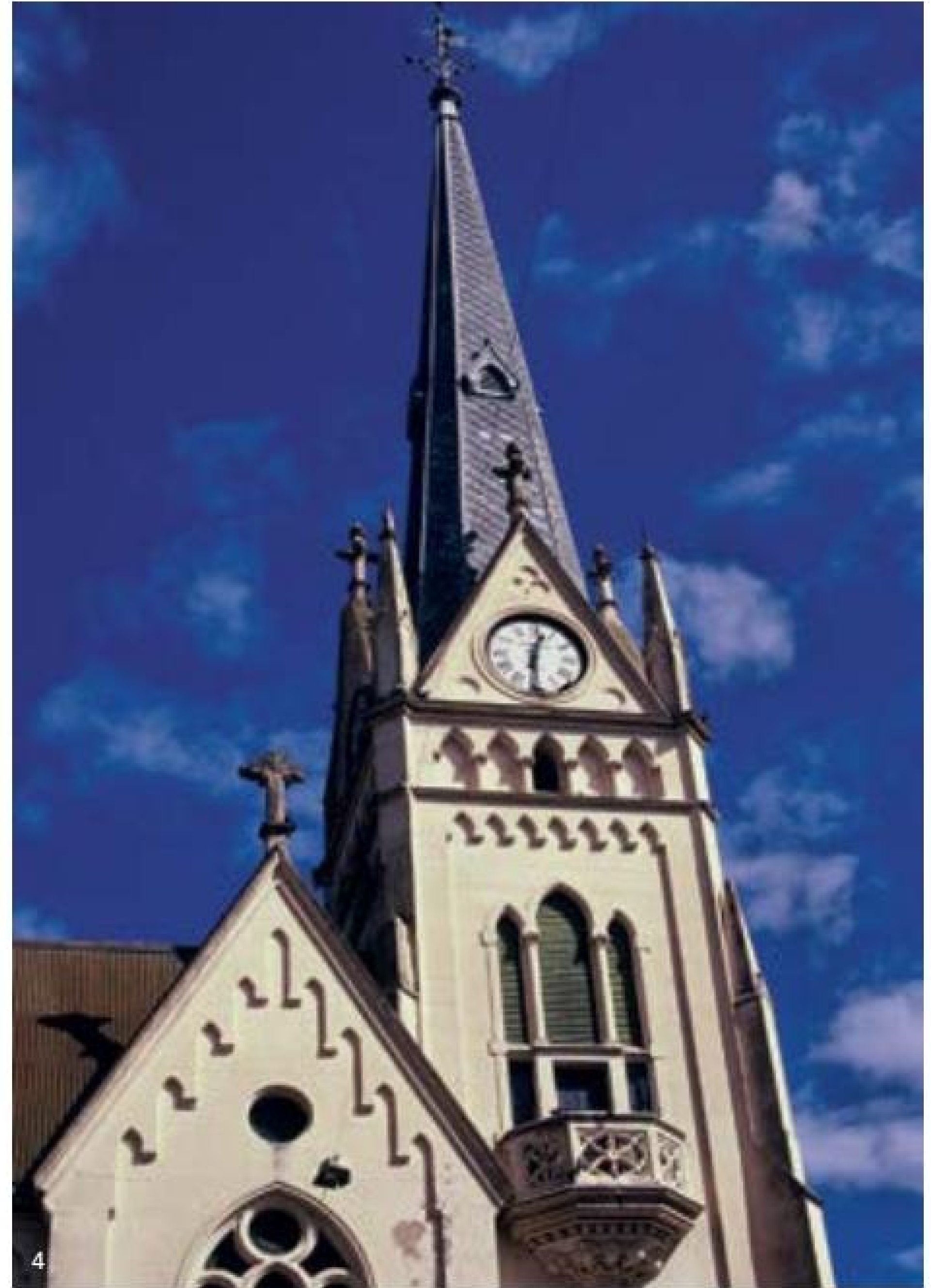
Ubicación: Ávarez Jonte 77, Ramos Mejía, La Matanza, Buenos Aires

Años: 1900 (piedra fundamental); 1903 (conclusión)

Autor: Arq. Eduardo Le Monnier

Se trata de dos pequeñas iglesias neogóticas de torre única, con variante asimétrica o central, realizadas por renombrados arquitectos: Carlos Nordmann y Eduardo Le Monnier. Ambas ejemplifican el sentir romántico por la arquitectura del *revival* medievalista alemán y francés del XIX y por las formas del Gótico como máxima expresión de lo cristiano, demostrando la identificación y apropiación por parte del gusto local de la tradición estética europea en el contexto del proyecto de europeización del país. **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/3 a 6: SLM // 2: Archivo Adolfo Brodaric).

IGLESIA DE SANTA ANA


4


5


6

Ubicación: General Paz entre Uriburu Oeste y Arana, Tandil, Buenos Aires

Año: 1909

Autores: Arq. Carlos Nordmann; Baldassare Zani (construcción)

CATEDRAL DE NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED


1


2


3

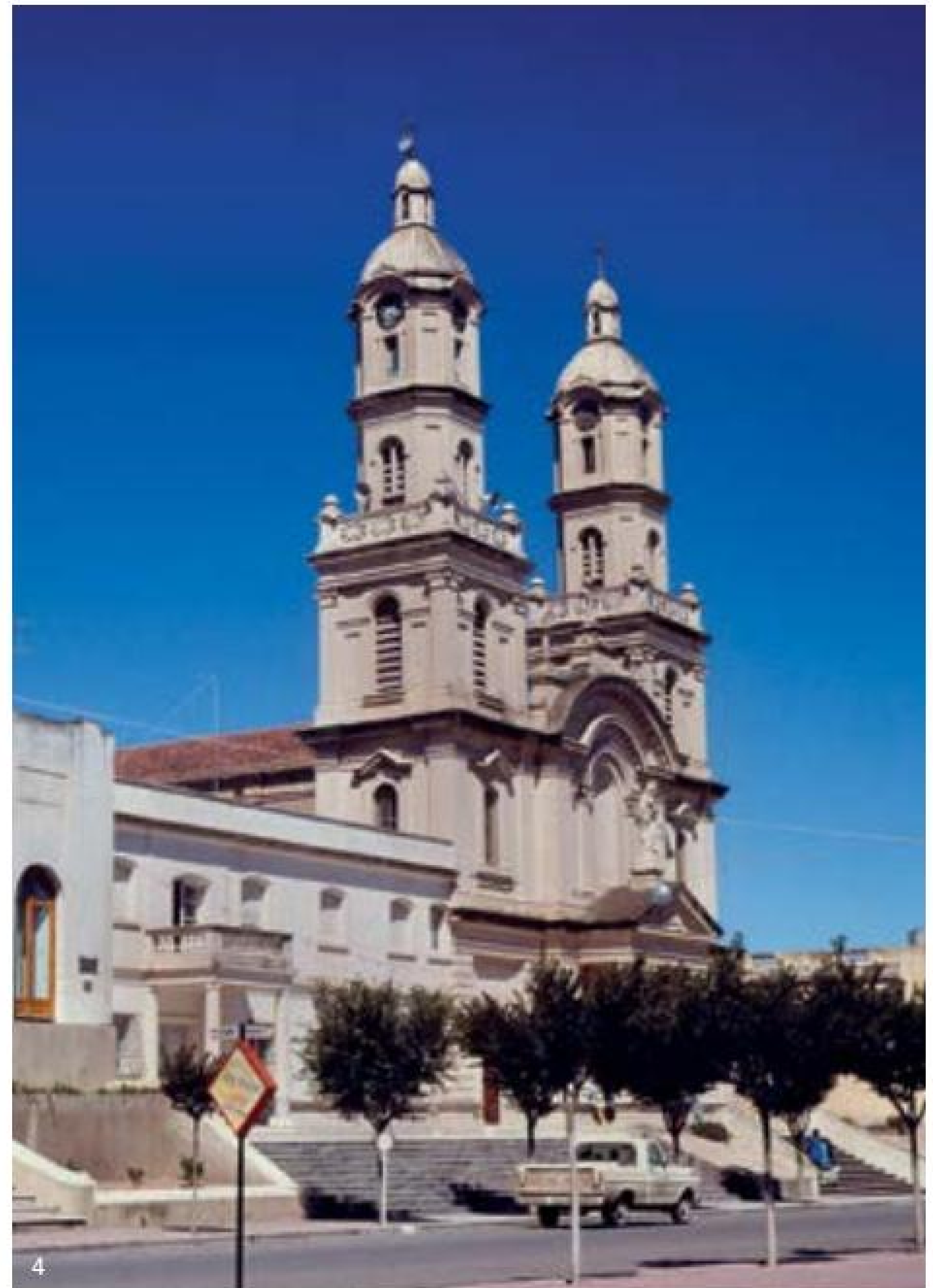
Ubicación: Sarmiento 72, Bahía Blanca, Buenos Aires

Años: 1895 (inicio); 1900-1903 (nave central y campanarios); 1916-1920 (naves laterales); 1929 (conclusión)

Autores: Arq. Luis Peprani (proyecto); Arq. Guido Buffalini y Antonio Gerardi (proyecto y construcción naves laterales); Arqs. Cabré y Mayer (conclusión)

En estos dos ejemplos queda de manifiesto la vigencia del gusto y el prestigio de la tradición clasicista italiana, tanto por el origen de los proyectistas como por la arraigada presencia en el medio local de mano de obra de esa procedencia desde mediados del siglo XIX. Al tratarse de los templos principales de sus respectivas ciudades, se opta aquí por plantas basilicales de tres naves y frentes estructurados en cuerpos resueltos con variedad de pórticos, frontones u órdenes superpuestos en concordancia con la nave central, flanqueados por esbeltas torres-campanario rematadas en cupulines. **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/5/6: AGN // 2/3: Sergio López Martínez // 4: CEDODAL).

CATEDRAL DE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN


4


5


6

Ubicación: C. Rivadavia 175, Carmen de Patagones, Buenos Aires

Años: 1881-1885 (piedra fundamental y nave central); 1921-1923 (naves laterales); 1927-1937 (torres y conclusión)

Autores: Padre José Fagnano; Q. Piana (escultura), Carlos Premoselli (const. torres)

Monumento Histórico Nacional (2003)

IGLESIA ANGLICANA DE TODOS LOS SANTOS


1


2


5


6


3


4


7



8

Ubicación: San Martín 542 y Alsina, Quilmes, Buenos Aires

Años: 1891 (proyecto); 1892 (piedra fundamental); 1893 (inauguración)

Autor: Arq. Walter B. Bassett-Smith (proyecto); Gregorio Dalla Via (construcción)

Los alrededores de Buenos Aires –Quilmes, Lomas de Zamora o Temperley–, así como el sur bonaerense, contaron con una fuerte presencia británica, en gran medida ligada al fenómeno ferroviario y al desarrollo agropecuario, aspectos en los que sobresalieron. La iglesia de Quilmes es obra de Walter Bassett-Smith, autor asimismo de la Iglesia Anglicana de San Salvador (ver en este capítulo), quien también desarrolla aquí el tipo religioso de capilla rural de composición libre, exenta y pintoresca (1/2/5/6), plausible de crecer orgánicamente mediante la ampliación de las naves laterales –aquí previstas pero no materializadas–, con pequeños porches de acceso no axiales y salientes en forma de *bay-windows*. El otro aspecto singular de estas arquitecturas son las magníficas techumbres de madera lustrada, la utilización del ladrillo y la piedra (1) y una espacialidad interna compartimentada mediante una reja cancel dividiendo el presbiterio (3/4/9). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Diego Eidelman).



CAPILLA DE SANTA ANA







Ubicación: Soldi y Aristóbulo del Valle, Glew, Presidente Perón, Buenos Aires

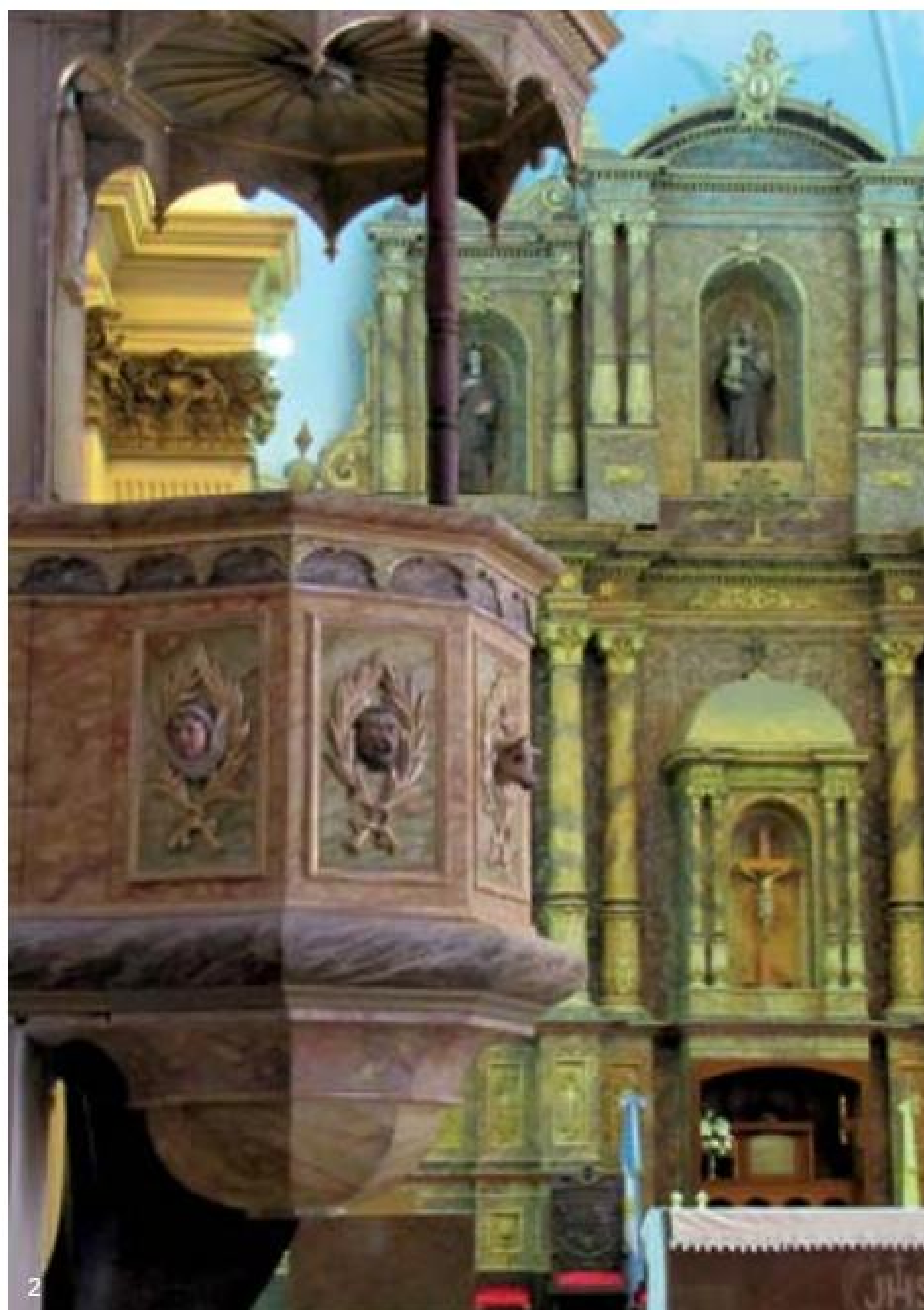
Años: 1904-1905 (capilla); 1953 (inicio murales)

Autores: Pablo Regazzoni (construcción); Raúl Soldi (murales)

Esta pequeña capilla, cercada por macizos pilares cilíndricos, es de nave única y exterior ladrillero con una sencilla fachada con porche, rosetón y espadaña. Su gran valor patrimonial radica en los once frescos que Raúl Soldi pintara allí durante los veranos transcurridos desde 1953 a 1976, cuyo motivo central es la vida de Santa Ana. En ellos plasmó las escenas bíblicas con originalidad, al ambientarlas entre las idílicas arboledas de las calles de tierra de Glew, sus habitantes y un idealizado paisaje suburbano de casas italianizantes, molinos y miradores, ubicando el nacimiento de la Virgen en el patio de una casa contigua. De tonos pastel azulados, los frescos ilustran, entre otros temas, "La Reconciliación de Santa Ana y San Joaquín", "Los Trabajos Domésticos de Santa Ana", "Santa Ana de los Cardos", "El Nacimiento de la Virgen", "Glorificación de Santa Ana", "Presentación de María en el Templo" y "El Nacimiento de Jesús". **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

CATEDRAL DE SAN ANTONIO DE PADUA DE LA CONCORDIA















Ubicación: Urquiza 622, Concordia, Entre Ríos

Años: 1862 (piedra fundamental); 1899 (inauguración); 1904 (altar mayor)

Autores: Arq. Raffo (dirección obra); Juan Casarino (construcción); Gregorio Alvamovich (reformas)

El origen de la actual iglesia catedral fue una humilde construcción de adobe y paja. Ante el progreso urbanístico de la ciudad y el consecuente crecimiento de la feligresía se crea una comisión encargada de levantar un nuevo templo con el apoyo del general Urquiza, lo que permite iniciar las obras en 1862; interrumpidas por falta de fondos, se las retoma recién en 1873, continuándolas hasta su conclusión e inauguración formal el 13 de junio de 1899, en ocasión de los festejos en honor del santo patrono. El edificio se inscribe en el Eclecticismo Historicista de fines del siglo XIX y primeras décadas del XX, con referencias formales propias del Neorrománico (1). La planta consta de tres naves, destacándose el altar mayor de la principal, tallado en madera y laminado en oro y bronce, que fuera donado por doña Flora de Urquiza de Soler, hija del caudillo entrerriano (2 a 7). Los revoques exteriores fueron tratados en piedra París. **Alberto Petrina**. (Fotos: 1: Sergio López Martínez // 2 a 7: Luis Ángel Cerrudo).

CATEDRAL DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO


1


2


3


4


5


6

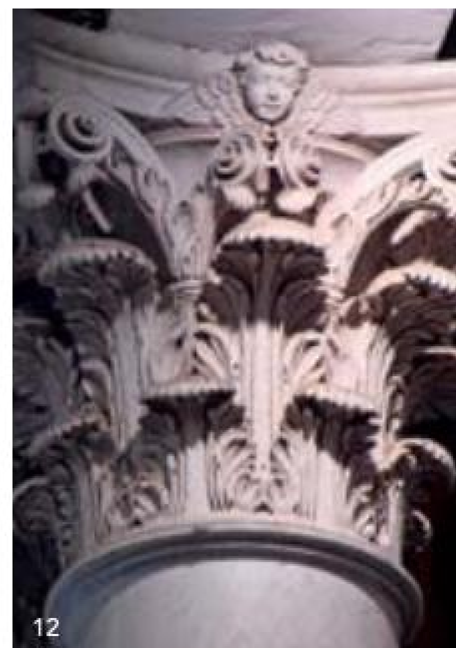

7


8


9


10


11


12

Ubicación: Monte Caseros 77, Paraná, Entre Ríos

Años: 1882 (proyecto); 1883-1886 (construcción); 1900 (conclusión)

Autores: Arq. Juan Bautista Arnaldi (proyecto); L. Sessarego y A. Borgobello (construcción); Roberto De Carli (estatua San Pedro)

Monumento Histórico Nacional (1942)

Este imponente templo basilical de cruz latina con ábsides semicirculares y fachada ecléctica de elementos neorrenacentistas y manieristas –también barrocos y neobizantinos– presenta una composición de gran fuerza expresiva, con torres cuadradas de remates circulares e intrincados cupulines (1/3/11/13). La yuxtaposición palladiana de frontones triangulares prolonga el pórtico monumental y las arcadas del nártex abierto en las galerías perimetrales, de columnas jónicas con querubines (9). En su interior, de excepcional calidad espacial, la nave principal de bóveda de cañón presenta pares de columnas corintias y macizos pilares del crucero (6/8) que soportan una cúpula azulejada con nervaduras (5), decorada internamente con edículos y vidrieras en torno a la linterna (2). Las amplias naves laterales casetonadas alojan grandes altares que se prolongan en capillas con cubiertas cupulares que flanquean el profundo ábside (4/6/7/10). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1 a 12: Sergio López Martínez // 13: AGN).



13

PALACIO EPISCOPAL


1


2


3


4


5


6


7

Ubicación: Monte Caseros 77, Paraná, Entre Ríos

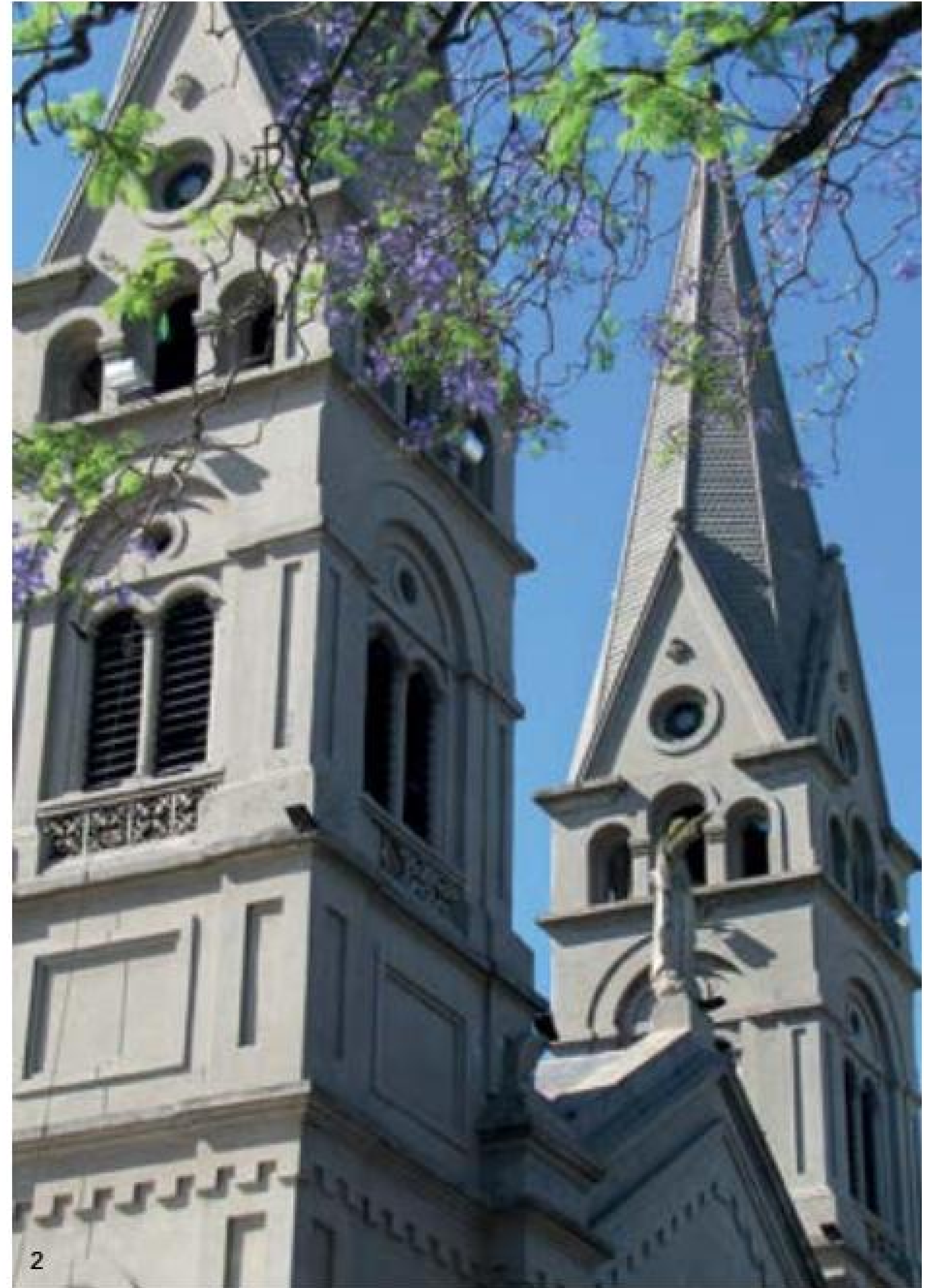
Años: 1889 (inicio obra); 1897-1898 (conclusión)

Autores: Arq. Juan Bautista Arnaldi; Dirección General de Arquitectura del MOP; Antonio Fasce y Alfeo Zanini (pinturas)

El frente este de la Plaza 1 de Mayo conforma un conjunto de alto valor patrimonial cuyo centro es el atrio de la catedral monumental, flanqueada por el Palacio Episcopal y el antiguo Senado de la Confederación (ver Tomo I), históricos edificios que testimonian distintas etapas de la influencia de la manera italiana en la Argentina, de notable belleza y calidad en el ámbito de las provincias del Litoral fluvial. El palacio de estilo italianizante es un volumen cúbico de dos niveles ritmados por el sistema de órdenes y proporciones del Clasicismo, pero con las libertades eclécticas propias de los arquitectos del siglo XIX (5). Responde al tipo arquitectónico de palacio urbano del Renacimiento italiano, con su vestíbulo decorado por los italianos Fasce y Zanini –recientemente restaurado (1/7)–, un patio cubierto con iluminación cenital (2) y un importante salón, ricamente decorado (3/4/6). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1 a 4/6/7: Luis Ángel Cerrudo // 5: Sergio López Martínez).

CATEDRAL BASÍLICA DE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN


1


2


3


4


5

Ubicación: 25 de Mayo 1070, Nogoyá, Entre Ríos

Años: 1876-1878 (iglesia); 1923-1930 (ampliación crucero y fachada); 1940-1941 (pinturas); 1962 (naves laterales)

Autores: Arq. Bernardo Rígoli (proyecto); Arq. R. P. Juan Beckert SVD (proyecto ampliación); Líbero Pierini (pinturas)

La villa de Nogoyá surge en torno de una capilla rural de adobe edificada en 1782 por el sacerdote Fernando de Quiroga y Taboada, a cuya autoría se debe la imagen de vestir de la Virgen que atesora la basílica. La nave central del templo actual (3 a 5) fue reedificada en 1876 según proyecto de Rígoli –autor de la Casa de Gobierno de Paraná (ver en este mismo tomo)–, y construida por Antonio Matas. Hacia fines del XIX sus dimensiones eran escasas para albergar a la creciente inmigración católica de origen italiano, iniciándose la adición del crucero, del que sólo se levantaron los arcos estructurales (1894-1899). Las obras fueron reiniciadas en 1923, esta vez a cargo de Ángel Barbi según planos del alemán Beckert, autor de las Basílicas del Espíritu Santo, en Buenos Aires (ver en este capítulo), y de Esperanza, en Santa Fe. El arquitecto Carlos Lochner dirigió la obras de la fachada neorrománica (1/2), ejecutadas por Rafael Perotta. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Luis Ángel Cerrudo).

SINAGOGA NOVIBUCO I


1


2


3


4


5


6


7

Ubicación: Colonia Lucienville, Basavilbaso, Entre Ríos

Año: 1895

Esta pequeña sinagoga (1/2) es la más antigua del país, ya que si bien la de Moisés Ville es anterior fue luego reedificada (ver página siguiente). Su historia se entronca con la *Jewish Colonization Association* del barón Mauricio Hirsch, cuyo centro fue Entre Ríos con sus 170 colonias. La apropiación del rancho criollo encarna con precisión aquella definición cultural inmortalizada por el escritor Alberto Gerchunoff en **Los Gauchos Judíos**. La cubierta de madera (4), que se prolonga en galería sobre el ingreso (6/7), se apoya sobre gruesos muros asentados en barro. Interiormente se divide en un espacio ceremonial mayor destinado a los hombres –sólo iluminado con lámparas de porcelana a kerosene de procedencia lituana–, separado de otro recinto menor mediante un muro con diminutas ventanas a través de las cuales las mujeres participaban de los oficios religiosos (3); en dicho espacio se creó la primera cooperativa agrícola del país. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

SINAGOGA BRENNER (SINAGOGA *BEITH HAMIDRASH HAGADOL*)

ANTIGUA SINAGOGA DE MARCUS STERMAN


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Doctor Yarcho s/Nº, Moisés Ville, San Cristóbal, Santa Fe

Años: 1908-1909

Autores: David Schapschuk (constructor); Abraham Silberman (tabernáculo)

Monumento Histórico Nacional (1999)

La localidad de Moisés Ville es el centro de una colonia judía cuyo origen se remonta a 1889, con el arribo de un grupo de familias procedentes de Rusia, de las regiones próximas al Mar Negro. Esta sinagoga es el edificio religioso más antiguo que se conserva y mantiene aún sus características y parte del equipamiento originales, testimoniando en su modestia y sobriedad los rigores de la etapa fundacional. Su construcción se inició en 1908 en terrenos legados por Marcos Sterman, con cargo a la edificación de una sinagoga que llevara su nombre. Fue inaugurada en el Año Nuevo judío de 1909. Es un volumen unitario, exento (1/2), de planta salón y una sola nave orientada en sentido este-oeste, siguiendo la tradición (3/4); posee muy escasos elementos ornamentales. En 1927 se agregó el tabernáculo de madera de algarrobo policromada (5), en tanto que la monumental araña fue adquirida en Buenos Aires y había pertenecido al primer Teatro Colón. **Adriana Collado**. (Fotos: Adriana Collado).

IGLESIA Y CONVENTO DE SANTO DOMINGO







Ubicación: 3 de Febrero y 9 de Julio, Santa Fe, Santa Fe

Años: 1892-1905; 1906-1912 (convento)

Autores: Arq. Juan Bautista Arnaldi; Juan Cingolani (pinturas murales); Juan Mai e Hijos (construcción)

Monumento Histórico Nacional (1982)

Se trata de una de las iglesias más antiguas de Santa Fe, aunque el edificio actual data de finales del siglo XIX. Sus antecesores coloniales nunca alcanzaron un estado satisfactorio y en 1805 se inició una obra ambiciosa y de grandes dimensiones que fue abandonada en 1819 para abocarse a la concreción de un edificio más modesto, construido entre 1821 y 1832. En 1892 se decidió retomar el plan de realizar un gran templo sobre un nuevo proyecto de Juan Bautista Arnaldi, de sobrias líneas clásicas. Aunque de nave única con transepto (1), el templo tiene una notoria escala monumental que se manifiesta tanto interior como exteriormente (1/3). En el interior, el espacio se enriquece con pinturas murales de gran calidad ejecutadas por Juan Cingolani (4). En el exterior, el contundente volumen del edificio es aligerado por las dos torres-campanario y la cúpula, que se caracterizan por su esbeltez y que refuerzan su condición de hito urbano (2). **Luis María Calvo**. (Fotos: 1/3/4: Sergio López Martínez // 2: María Elena del Barco).

BASÍLICA DE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN


2


3


4


5

Ubicación: La Rioja 2561, Santa Fe, Santa Fe

Años: 1865 (inicio primera iglesia); 1887-1891 (etapa Larguía); 1893 (fachada)

Autores: Arq. Jonás Larguía (primera etapa); Arq. Juan Bautista Arnaldi (fachada); Juan Cingonali y Juan Marinario (frescos bóveda) Juan Mai e Hijos (construcción 2ª etapa)

La edificación de la capilla del puerto se inicia en 1865 con el fin de dotar al norte de la ciudad de un templo que cobijara a una feligresía creciente, producto del gran flujo inmigratorio de la época. Las obras se paralizaron en 1871, apenas levantados los muros del presbiterio y los arcos de la nave central. En 1887 Jonás Larguía da nuevo impulso a las obras, definiendo la espacialidad actual del templo (4/5); a su muerte en 1891, se da intervención para ejecutar la fachada al arquitecto Juan Bautista Arnaldi, autor de las catedrales de Paraná, La Rioja y Rosario, entre otras obras (ver en este capítulo). La iglesia presenta su fachada abierta a un atrio (2), con una portada central coronada por un templete que se corresponde con los cuerpos intermedios de las torres-campanario (1/3). Organizada en tres naves, la central está cubierta por una bóveda de cañón corrido, destacándose tanto los frescos de la bóveda como el importante retablo mayor (5). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1 a 3: Sergio López Martínez // 4/5: Luis María Calvo).

CATEDRAL BASÍLICA DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO


1


5


6


2


3


4


7


8

Ubicación: Buenos Aires 789, Rosario, Santa Fe

Años: 1834; 1882-1888 (ampliación); 1923-1927 (frente)

Autores: Arq. Timoteo Guillón (iglesia original); Arq. Juan Bautista Arnaldi (ampliación); Arqs. Gerbino y Schwarz (reforma)

Conjunto Urbano Arquitectónico de Interés Nacional (1997)

La iglesia actual (2) corresponde a la reforma que Arnaldi –autor de las catedrales de Paraná y La Rioja– realizó hacia fines del siglo XIX (1), ampliando el templo de nave única, torres y pórtico neoclásico diseñado en 1834 por Timoteo Guillón; se suprimió el pórtico, se elevó la altura de las torres y se incorporó la nave transversal con crucero y cúpula (4) y el presbiterio, cuyo altar de Carrara de origen genovés data de 1908 (9). En los años 20, José Gerbino y Leopoldo Schwarz construyeron la cripta y el camarín para la Virgen y reformaron la fachada, incorporando a las torres un tercer remate octogonal de cupulines facetados que suprimió los casquetes abulbados –al igual que la linterna de la cúpula–, un pórtico avanzado con el nicho de la Virgen y nueva decoración en el cuerpo bajo (5/6). Los bronces del *Vía Crucis* son del escultor Eduardo Barnes, las pinturas de la bóveda de Julio Galli (7) y las del crucero de Francisco Stella. **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1: AGN // 2 a 5 / 7 a 9: Water Pagliardini // 6: Sebastián Katz).


AVE
MARIA

IGLESIA DE SANTA ROSA DE LIMA









Ubicación: Mendoza 1381, Rosario, Santa Fe

Años: 1897 (inicio obra); 1907 (reinicio obra); 1909 (finalización obra); 1923-1924 (decoración)

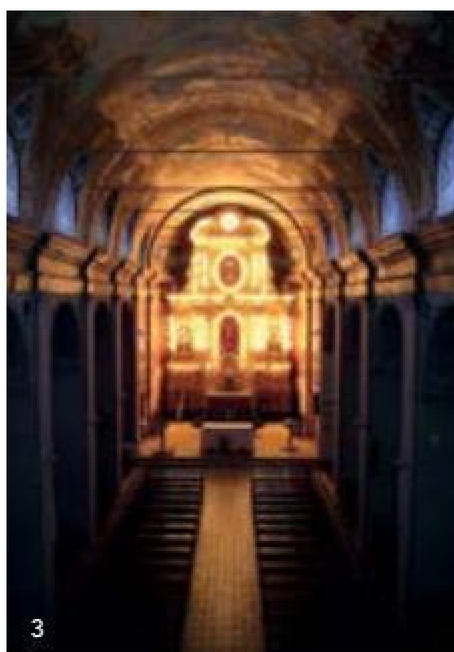
Autores: Ulises Lazzari (construcción); Ing. Antonio Michelletti (dirección reinicio obra); Dante Veratti (decoración); Ovidio Spina y Christian Mahlknecht (altares)

Las obras, iniciadas a fines del XIX, fueron retomadas en 1907 por el ingeniero Antonio Michelletti, de destacada labor en la ciudad. El templo es del tipo salón (1), un espacio que remite al *tepidarium* de las termas romanas ricamente ornamentado con mármoles y mosaicos de brillante colorido. La decoración de las bóvedas (5) y las alegorías de Santa Rosa en la cúpula fueron ejecutadas por Veratti. El interior se complementa con vitrales de la fábrica rosarina Buxadera, así como de Escalante (vidrieras laterales) y Fantoni (baptisterio); un órgano alemán Laukhuff y los altares de Ovidio Spina (mayor) y del austríaco Christian Mahlknecht –responsable de espléndidas tallas en la Catedral de La Plata–, quien ejecutó los de la Virgen y el Sagrado Corazón (3). La estética ecléctica del templo refiere al Neogótico francés (2), mientras que los interiores, con sus columnas estucadas y doradas (4), al escenográfico colorido del Neobizantino. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

IGLESIA DE SAN CARLOS BORROMEO

1


2


3


4


5

Ubicación: J. M. Lheritier 437, San Carlos Centro, Santa Fe

Años: 1870 (piedra fundamental); 1874 (nave central); 1890 (naves laterales y casa parroquial); 1893 (torre); 1904 (fachada); 1910 (altar mayor); 1950-1953 (pinturas); 2006-2007 (restauración)

Autores: Félix Francia y Luis Ottolina (construcción)

Las gestiones para edificar un templo católico al norte de la Colonia San Carlos surgen a raíz de los conflictos suscitados con los colonos protestantes; las obras se inician en 1870, teniendo un rol destacado Domingo Bernardi y Tomás Lubary, con el impulso del padre Teves. Félix Francia vuelve de un viaje a Italia con los planos definitivos; en 1874 se concluye la nave central, pero las laterales recién se finalizan en 1890, según el plan definitivo. Francia y Luis Ottolina concluyen la torre en 1893, dispuesta sobre la parte posterior del templo, con un campanario realizado en la fábrica local de Luis Bellini y Cía. En 1904 se concluye el pórtico de columnas corintias apareadas y frontón triangular articulado a las naves mediante cuerpos curvos y pináculos piramidales (1/2). El altar mayor (1910) es obra de Francisco Maffei, y la decoración pictórica (1950-1953) de Cayetano Flores (3 a 5). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1: AGN // 2 a 5: Museo Histórico Colonia San Carlos).

IGLESIA DE CRISTO REY, CONVENTO Y COLEGIO DE SAN FRANCISCO DE ASÍS









Ubicación: Aarón Castellanos, Santa Fe

Años: 1903 (traza pueblo y colegio); 1910 (piedra fundamental convento); 1911-1913 (piedra fundamental e inauguración iglesia)

El pueblo consta de un trazado urbanístico con plazas y diagonales donado por Mercedes Castellanos de Anchorena; esta dama de la alta sociedad, casada con el estanciero Nicolás de Anchorena, realizó numerosas donaciones a la Iglesia –la basílica del Santísimo Sacramento, la iglesia de la Inmaculada Concepción y el Seminario de Villa Devoto, entre otras (ver en este capítulo)–, edificando un fastuoso palacio frente a la Plaza San Martín, hoy sede de la Cancillería (ver Tomo III). El nombre homenajea a su padre, Aarón Castellanos –un aristocrático hacendado salteño enrolado en el famoso ejército de gauchos organizado por don Martín Miguel de Güemes–, quien fundara en 1856 la colonia agrícola de Esperanza. El diseño del pueblo se complementó con un conjunto religioso-educativo destinado a los padres franciscanos, conformado por un atrio que estructura el convento, el colegio y una espléndida iglesia de importantes dimensiones (1 a 5). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

CATEDRAL DE SAN RAFAEL









Ubicación: Hipólito Yrigoyen 179 y Belgrano, Rafaela, Santa Fe

Años: 1908 (piedra fundamental); 1912 (inicio); 1914 (habilitación parcial); 1921-1932 (torre y exteriores)

Autores: Arq. Domingo Tettamanti (proyecto y dirección); Carlos Nicolini e Hijos (construcción) y Carlos Mía (torre)

Don Faustino Ripamonti, un próspero lombardo propietario de almacenes de ramos generales que construyó un emporio comercial a partir de la casa central de Rafaela, dio en 1908 un fuerte impulso a la edificación del nuevo templo; en 1929 su viuda Luisa Facino costeó la finalización de la fachada, levantando la torre-campanario. La iglesia, frente a la plaza principal, está situada en diagonal al conjunto residencial familiar y a la recova de los almacenes. Las obras iniciadas en 1912 se habilitaron dos años después, aunque la decoración, realizada por Oscar Heyer, data de 1921-1922, y los retablos e imágenes de los altares menores del taller Chizzali de 1924. El frente neorrománico está compuesto por una torre reforzada en sus aristas por contrafuertes y pináculos y una doble arcada abocinada con arquivoltas, columnillas y ventana rosetón (1/3/5); el ecléctico interior es de arquerías de medio punto y bóvedas ojivales (4). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

IGLESIA EVANGÉLICA DEL RÍO DE LA PLATA

ANTIGUA IGLESIA EVANGÉLICA ALEMANA DE LA SANTÍSIMA TRINIDAD

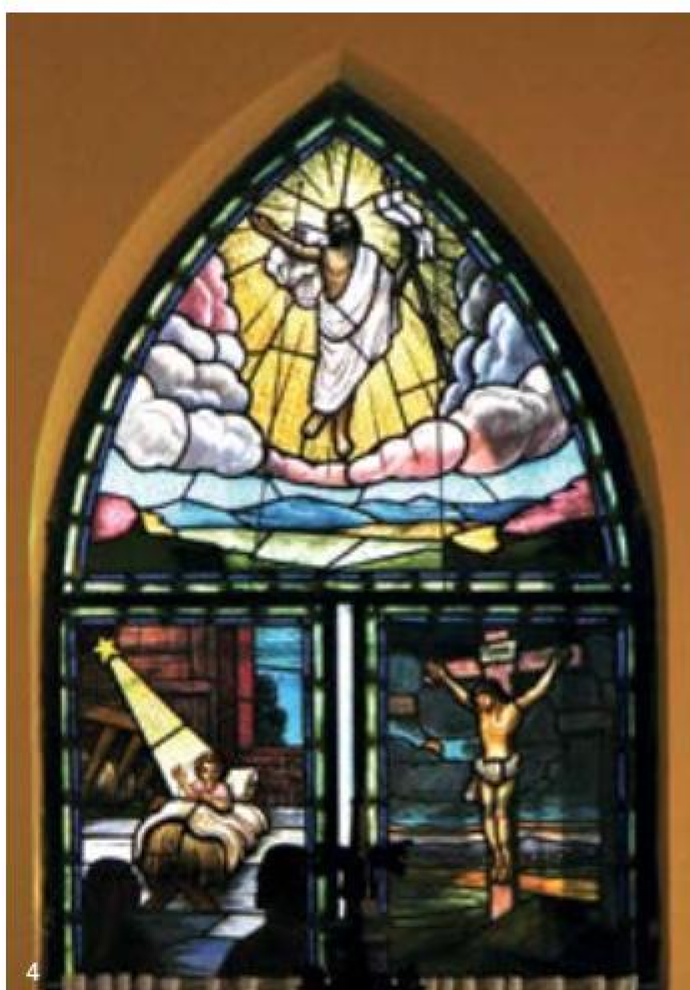

1


2


5


6


3


4


7


8

Ubicación: 25 de Mayo 1538 y San Martín, Esperanza, Santa Fe

Años: 1887-1891; 1895 (reloj)

Esperanza fue fundada en 1856 por Aarón Anchorena con la idea de sembrar pueblos agrícolas modelo con inmigrantes del norte europeo, pautándose por contrato la provisión de elementos de labranza, semillas, ganado, tierras y ranchos a cambio del tercio de las cosechas por un plazo de diez años. Los colonos se distribuyeron según sus confesiones religiosas: al este, los católicos franceses o belgas; al oeste los protestantes luteranos alemanes y suizos zwinglianos y calvinistas, quienes dispusieron sus iglesias frente a la plaza principal. El templo evangélico es de nave única con cielorraso plano de madera y vidrieras ojivales, un coro alto de columnas clasicistas y balaustrada lustrada, y un presbiterio con vitral anexado en el testero (3/4/6/8). Se destaca la torre con chapitel, campanario y reloj, de rasgos neogóticos y neorrománicos, flanqueada por contrafuertes con pináculos reforzando las esquinas de la nave (1/2/5/7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

LOGIA MASÓNICA “ROQUE PÉREZ”









Ubicación: Córdoba 318, Posadas, Misiones

Años: 1879 (fundación logia); c. 1926 (construcción)

Autor: Whalter Ratoff (construcción)

Creada en 1879, esta logia conmemora la figura del doctor José Roque Pérez, quien, como primer Gran Maestre de la Masonería Argentina, tuvo un rol destacado al promover en 1860 la reunión masónica entre Derqui, Urquiza, Mitre y Sarmiento; murió en la epidemia de fiebre amarilla de 1871, auxiliando a las víctimas. La tipología italianizante del edificio, sumamente extendida en el país, sigue el tipo de *villa* exenta con *loggia* central enmarcada por alas laterales (1), donde se ubica el portal de entrada (3). Como señaláramos en las logias Hijos del Trabajo y Giuseppe Mazzini (ver en este capítulo), cuyo tipo arquitectónico responde al de la casa de patios o “casa-chorizo”, en todas ellas se verifica la influencia de los constructores italianos. Tanto en su exterior –con tímpanos decorados con el compás y la escuadra y un grupo escultórico alegórico (2)– como en el templo interior (4), abundan los símbolos propios de la masonería. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Alberto Petrina).

San Francisco de Laishí

ANTIGUA MISIÓN DE SAN FRANCISCO DE ASÍS

Tacaaglé

ANTIGUA MISIÓN DE SAN FRANCISCO SOLANO


1


2


3


4


5


6

El Gran Chaco, repleto de selvas y bosques que conforman el corazón de El Impenetrable, fue la tierra ancestral de los pueblos qom, más conocidos como tobas –voz derivada del guaraní–, y de los wichís, también denominados matacos –vocablo quechua–. Los ríos Pilcomayo y Bermejo definen los límites del Chaco Central y Austral, luego transformados en los Territorios Nacionales del Chaco y Formosa a partir del avance militar implementado con posterioridad a la Guerra del Paraguay; en tal proceso intervendrán el comandante Luis Jorge Fontana –quien participará de expediciones de demarcación de límites y fundará la ciudad de Formosa (1879)– y el general Ignacio Fotheringham, gobernador de los territorios del Chaco (1883-1884) y Formosa (1884-1891). Como parte de la estrategia general de ocupación del territorio, los franciscanos de la Propaganda Fide fundarán misiones organizadas desde sus centros en Corrientes y Salta, conformando conjuntos conectados con galerías –templo, casa misional, colegio y viviendas– cuya construcción se realizó con ladrillo y maderas propias del lugar, como la palma caranday para los techos y el quebracho para las estructuras. En Formosa, la misión toba de San Francisco de Asís en Laishí (1901) contaba con aserraderos y talleres de carpintería (1 a 3), y la de San Francisco Solano en Tacaaglé (1916) –que reunió

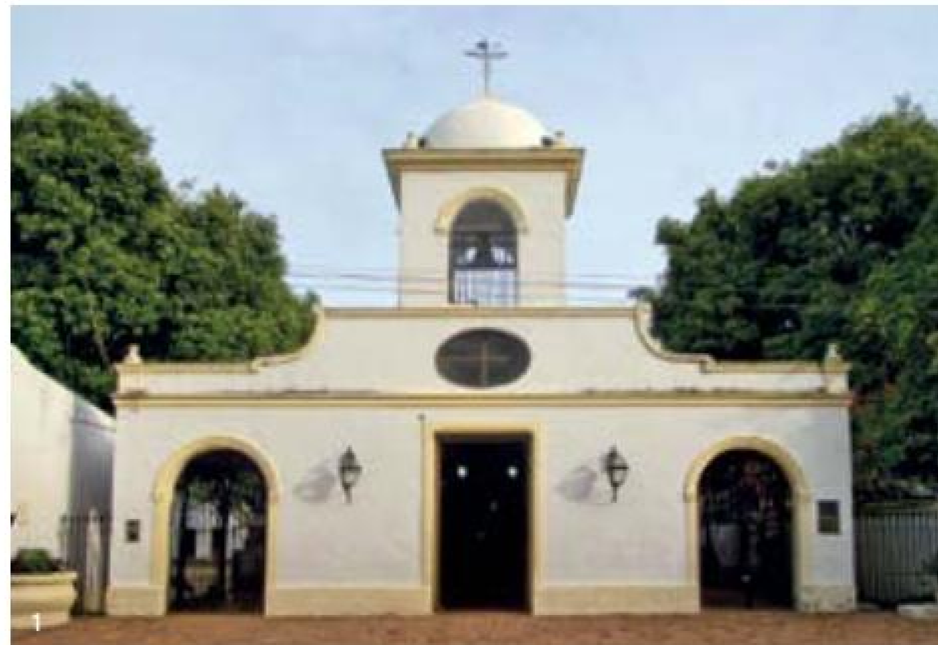
ANTIGUA CASA MISIONAL DE NUEVA POMPEYA


7


8

en su origen a aborígenes liderados por el cacique Docoidí–, presenta la tipología propia de la arquitectura rural regional, incluyendo chacras de instrucción agrícolo-ganadera (4 a 6). La reducción chaqueña de matacos de Nueva Pompeya, próxima al cauce del Bermejo, nace en 1903 con 20.000 hectáreas de extensión, conformando un centro educativo y agrícola con taller de carpintería del que se conserva la casa misional, de planta en "U" con galerías internas, capilla y torre-campanario en la esquina noroeste (7/8). Monumentos Históricos Nacionales (1989). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/2: Ramón Gutiérrez / CEDODAL // 3 a 8: Carlos Ramos / CNMMyLH).

IGLESIA DE SANTA ANA DE LOS GUÁCARAS


1


2


3

Ubicación: Plaza San Martín, Santa Ana de los Guácaras, Corrientes

Años: 1771 (capilla); 1775 (primer edificio); 1825 (coro y cementerio); 1889-1891 (torre-campanario y refacción fachada)

Monumento Histórico Nacional (1973)

Posee una nave y capillas laterales, con techado de madera a dos aguas que se prolonga sobre las galerías laterales. La fachada y la torre-campanario tienen arcos de medio punto de influencia italianizante. El retablo colonial de un solo cuerpo, obra de Gaspar Bogarín, exhibe una técnica barroca común en la zona. **Marisol Maciel**. (Fotos: Alberto Petrina).

IGLESIA DE SAN MARTÍN DE TOURS


1

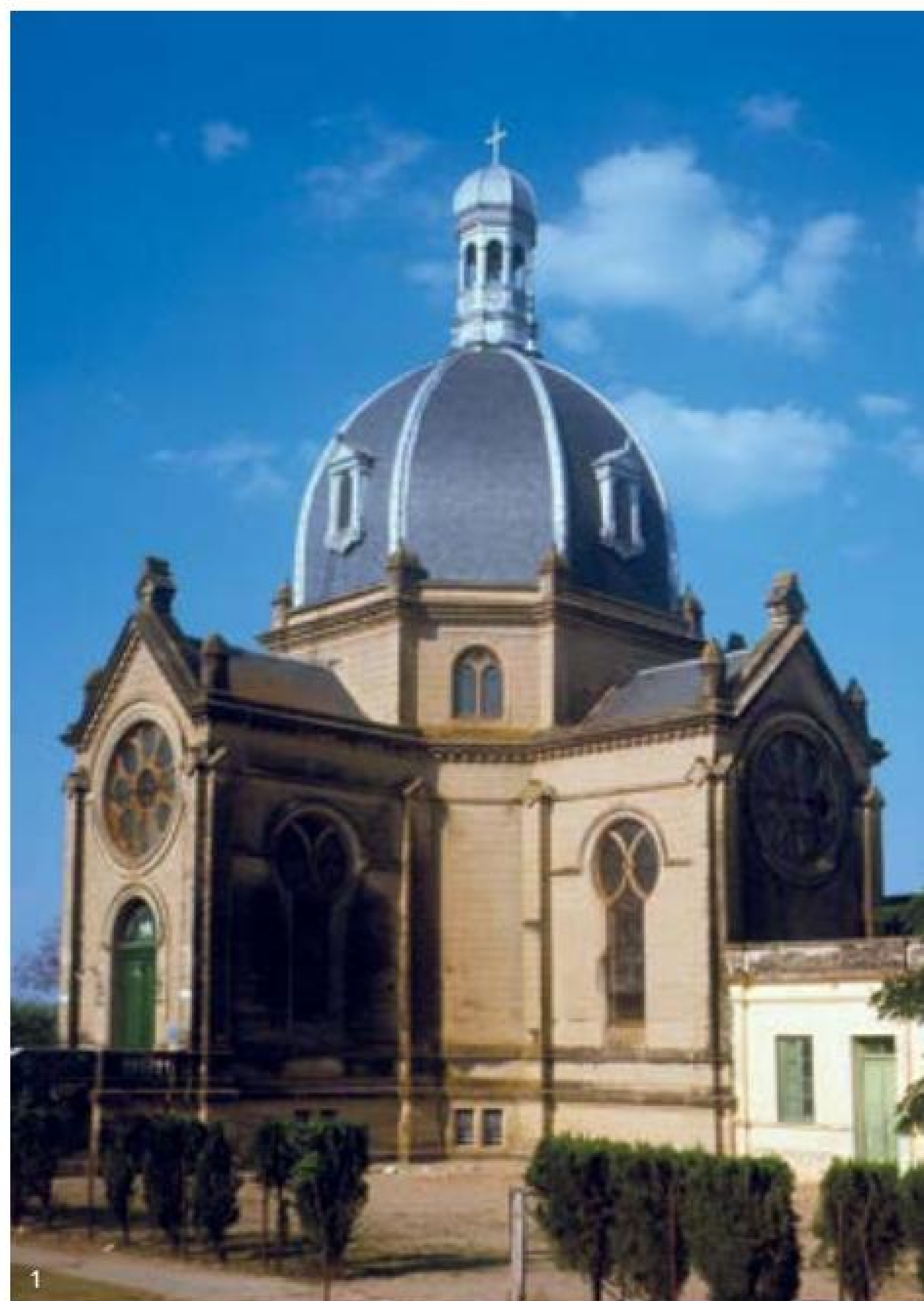

2

Ubicación: Plaza San Martín, Yapeyú, Corrientes

Año: 1899

Su adscripción neogótica, de neto sabor popular, se acusa en las aberturas ojivales, el coronamiento de las torres-campanario y el pabellón de acceso, así como en los altares y vitrales que ornamentan la única nave. Conserva imágenes de la época jesuítica, como la de la Virgen Morena Misionera. **Alberto Petrina**. (Fotos: CEDODAL).

IGLESIA DE SAN ROQUE Y SAN JACINTO ("LA ROTONDA")


1


2

Ubicación: Avenida Caá Guazú 1885 y Avenida Sarmiento, Goya, Corrientes

Años: 1902 (piedra fundamental); 1904 (inauguración)

Autor: Ing. Pedro Coni (proyecto y construcción)

De estilo neorrenacentista –y conocida popularmente como "La Rotonda"–, la obra se encuentra sobreelevada y su maciza volumetría culmina en una imponente cúpula cubierta con pizarra; ésta apoya sobre un octógono inscripto en el desarrollo espacial de la planta, rematando en una linterna y cupulín. **Marisol Maciel**. (Fotos: 1: CEDODAL // 2: Secretaría de Cultura de Goya).

Esquina

IGLESIA DE SANTA RITA DE CASIA



1



2

Ubicación: Avenida Santa Rita y Avenida 25 de Mayo, Esquina, Corrientes

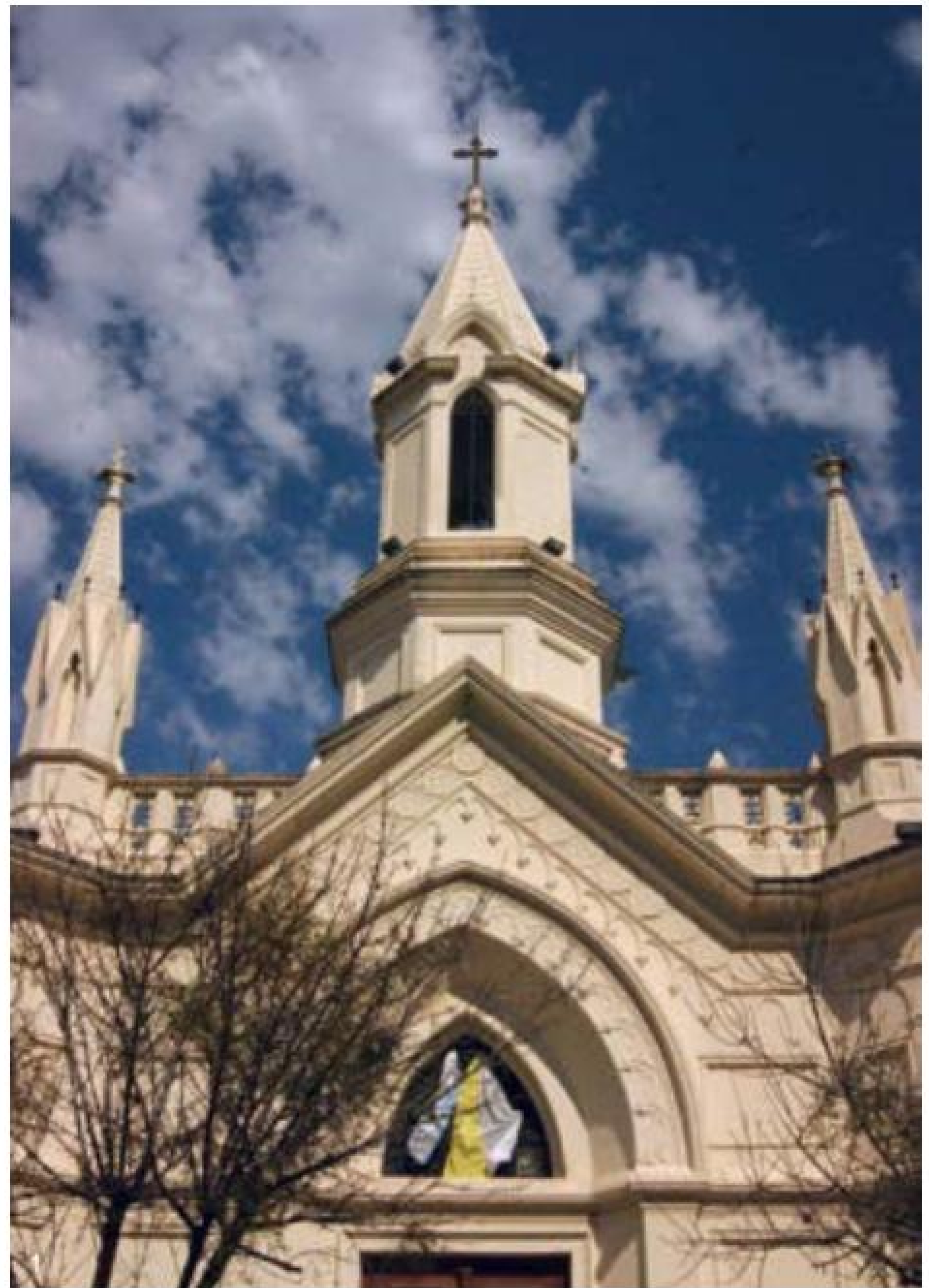
Años: 1904 (piedra fundamental); 1914 (inicio); 1937-1942 y 1958 (torres y exteriores)

Autor: Agustín Bonet (construcción)

De escala imponente y planta basilical de tres naves, su fachada ecléctica de ladrillo visto exhibe rasgos del repertorio clásico (arcos de medio punto, frontones, cornisas, balaustradas) y del gótico (pináculos, arcos ojivales). El cuerpo central está flanqueado por dos esbeltas torres-campanario. **Marisol Maciel**. (Fotos: Miguel Rodríguez).

Corrientes

IGLESIA DE SANTA RITA



1



2

Ubicación: Bolívar y Córdoba, Corrientes, Corrientes

Año: 1886

Autor: Ing. Juan Col

Este bello templo de estilo Neogótico, obra de Juan Col, funcionó en su origen como capilla del antiguo Hospital de Mujeres, de una de cuyas alas formaba parte. La torre-campanario ubicada sobre el acceso y flanqueada por dos elegantes pináculos acentúa la simetría de la composición. **Alberto Petrina**. (Fotos: 1: Alberto Petrina // 2: Sergio López Martínez).

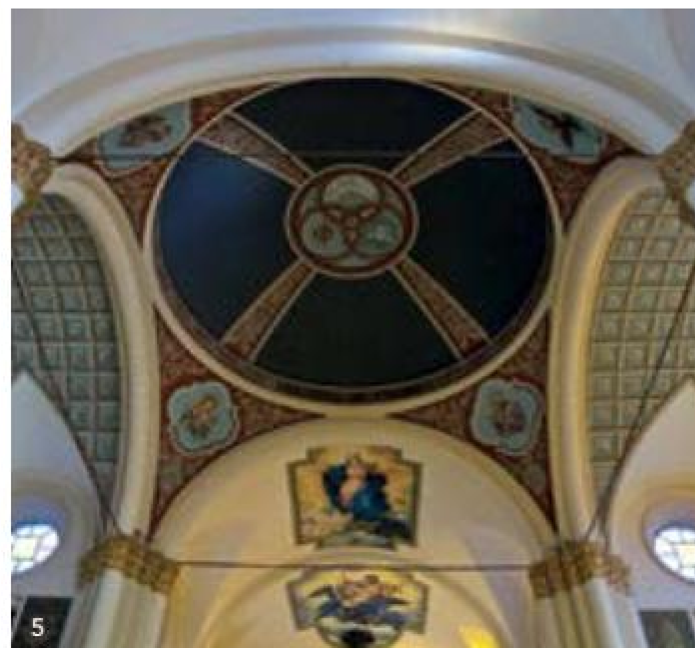
IGLESIA DE LA SANTÍSIMA CRUZ DEL MILAGRO


1


3


4


2


5

Ubicación: Buenos Aires 1353, Salta, Moreno y Belgrano; Corrientes; Corrientes

Años: 1888-1897 (piedra fundamental e inauguración); 1910-1912 (refacción y demolición torres y cúpula)

Autor: Ing. Juan Col

Monumento Histórico Nacional (1942)

Sus antecedentes se remontan al siglo XVIII, cuando se levanta una primera iglesia para albergar la Cruz del Milagro, santo madero proveniente de la fundación de la ciudad. El templo fue sucesivamente reedificado durante el siglo XIX, siendo el tercer edificio el definitivo (1), correspondiente al proyecto de 1897 realizado por el ingeniero Juan Col. Ubicado frente a la Plaza de la Cruz, este edificio ecléctico pudiera estar inspirado en la Basílica de Santa María la Mayor, catedral de Marsella, aunque asimismo guarda similitudes con la arquitectura eclesial del sur de Italia. De tres naves –la mayor con transepto y crucero con cúpula–, posee un amplio presbiterio con el gran retablo mayor situado en el ábside del testero (4/5). A causa de graves fallas estructurales, en 1912 se decidió demoler la cúpula y las torres (2/3), quedando el exterior lamentablemente mutilado; desde 2010 el templo está siendo cuidadosamente restaurado. **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1: CNMMyLH // 2/4/5: Sergio López Martinez // 3: Alberto Petrina).

IGLESIA Y COLEGIO DEL INMACULADO CORAZÓN DE MARÍA ADORATRICES







Ubicación: Rosario de Santa Fe 540, Córdoba, Córdoba

Años: 1890 (piedra fundamental); 1913 (inauguración)

La congregación de las Hermanas Adoratrices del Santísimo Sacramento fue fundada por el jesuita José María Bustamante, quien en 1885 levanta su casa matriz de Córdoba con la finalidad de formar maestras católicas para contrarrestar la ley laica 1.420. El conjunto –con colegio y residencia dispuestos en torno a un patio– incluye el convento y la capilla, levantada en la antigua huerta (2). La oclusiva fachada de rasgos neorrománicos y neogóticos presenta un juego geométrico de cuerpos recedidos y almohadillados, con torres cuadrangulares rematadas en campanarios poligonales con agudos gabletes con *crochet* y chapiteles embrochalados. El frente remata con frontón de arquillos ciegos perforado por contrafuertes con pináculos, hornacinas y frisos de cuatrifolios trenzados (1). El alto cimborrio octogonal, reforzado con nervios, está coronado por ventanas ojivales, barandales de tracería y una linterna con el Inmaculado Corazón (3). **Sergio López Martínez.** (Fotos: Sergio López Martínez).

IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN


1


4


5


2


6


7


3

Ubicación: Avenida Figueroa Alcorta 160, Córdoba, Córdoba

Años: 1912 (1ª etapa); 1962 (torre, fachada y atrio)

Autor: Arq. José Montblanch (proyecto)

Este templo neogótico abre su atrio frente a la Cañada, un arroyo encauzado por paramentos de piedra y muy arbolado, que es un hito en el paisaje urbano cordobés; su cuerpo de naves data de 1912, mientras que la fachada y el patio con la torre, que conecta con el convento, recién se completaron cincuenta años más tarde (4/5). Se accede a la planta basilical por la triple portada, o bien por un porche lateral a los pies del campanario. Su interior de esbeltas proporciones resulta de la idéntica altura entre las naves, totalmente abiertas mediante espigados pilares polistilos y arcos ojivales que se prolongan en las nervaduras de las bóvedas, e iluminadas por claristorios en los muros laterales (1/2). La serena armonía espacial se refuerza gracias a la unidad y coherencia de estilo con las que están resueltos el coro, el órgano y los altares de madera con detalles dorados, tracería y profusión de cresterías y pináculos (3/6/7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA CAPILLA DEL BUEN PASTOR

ACTUAL PASEO DEL BUEN PASTOR

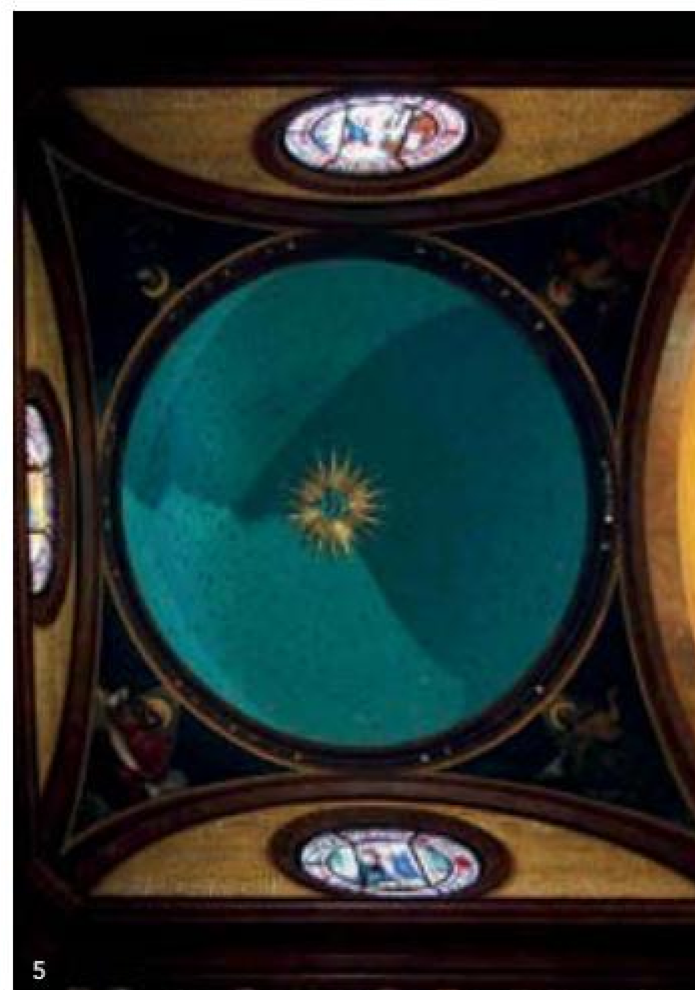


1


2


3


4


5


6


7

Ubicación: Avenida Hipólito Yrigoyen 337, Córdoba, Córdoba

Años: 1905 (capilla); 1897-1899 y 1906-1913 (asilo y cárcel)

Autores: Arq. José Montblanch (proyecto capilla); Emilio Caraffa, Manuel Cardeñosa y Emiliano Gómez Claro (pinturas)

Al hacerse cargo de la cárcel de mujeres, las Hermanas de Nuestra Señora de la Caridad del Buen Pastor de Angers se instalaron en un conjunto edilicio que reunía, además, asilo, residencia de la congregación y una capilla con atrio como centro geométrico de la manzana, con pabellones alrededor de patios y galerías. La capilla es de planta de cruz griega centralizada con cúpula semiesférica y bóvedas de cañón en los brazos del crucero, que asoman como cuerpo alto sobre el pórtico de la fachada (1/2/5). Las pinturas murales, adjudicadas a la escuela de Emilio Caraffa y sus discípulos Manuel Cardeñosa y Emiliano Gómez Claro, representan la excelente producción pictórica cordobesa del momento (3/4/6/7). Al refuncionalizarse el conjunto como complejo cultural y recreativo (2004-2007), se mantuvo la capilla y la fachada sobre Yrigoyen, demoliéndose los pabellones carcelarios e integrando los fondos al atrio de la vecina iglesia de los Capuchinos. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Rafael Bravo).

CATEDRAL DE LA INMACULADA CONCEPCIÓN


1


2


5


3


4


6


7

Ubicación: Constitución 756, Río Cuarto, Córdoba

Años: 1883-1890 (construcción); 1893 (altar); 1907 y 1920 (decoraciones interiores)

Autores: Ing. Tofani (dirección); Hnos. Palazzo (construcción); Brícoli, Panetti y Guzmán (pinturas naves laterales)

Monumento Histórico Nacional (2011)

El templo actual, edificado por los franciscanos, está situado en el histórico solar del siglo XVIII asignado por el marqués de Sobremonte, quien fundó la villa siendo gobernador intendente de Córdoba del Tucumán, en tierras encomendadas a los Cabrera que pasaron luego al monasterio de Santa Catalina de Siena. Es de cruz latina con tres naves iguales –la central cubierta con bóvedas vaídas y arcos fajones– y basamento con columnas de mármol (6/7). Sobre el crucero se dispone la cúpula de tambor octogonal con vitrales alemanes, decorada con pinturas alegóricas al reino celestial y al Espíritu Santo derramándose en gajos con falsas hornacinas y querubines (2/4). La espigada fachada barroca de esbeltas torres recedidas y con aberturas lobuladas, tiene frontón curvo ornado con una réplica del Cristo de los Andes (1/5/8). El retablo neogótico (3) se debe al señor Vives (1893), y el órgano italiano es de la Casa Locatelli (1901). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1 a 7: Sergio López Martínez // 8: CEDODAL).


8

CATEDRAL DE LA INMACULADA CONCEPCIÓN


1

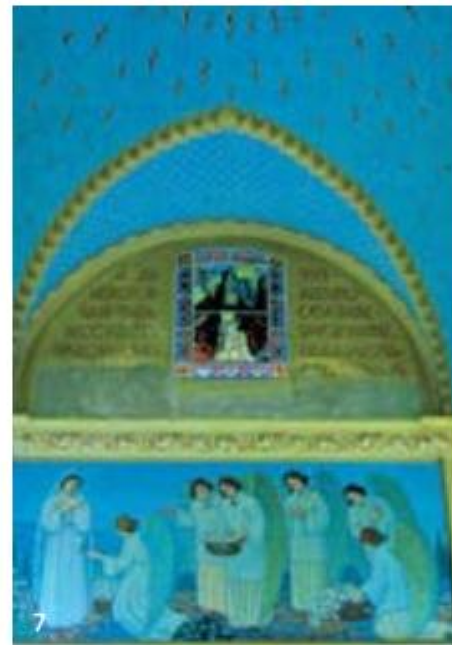

2


3


4


5


6


7


8


9


10

Ubicación: Estados Unidos 67, Villa María, Córdoba

Años: 1889-94; 1909 (altar mayor); 1922 (fachada); c. 1915 (pinturas Butler); 1926-28 (naves laterales); 1948-1961 (pinturas Bonfiglioli)

Autores: Ángel Martorell (iglesia); Arq. Dante Ortolani (fachada); Fray Guillermo Butler y Fernando Bonfiglioli (pinturas)

Hacia 1894 se erigen la nave central y la cúpula según un proyecto de 1874, adicionándose las laterales en 1910; en 1928 Dante Ortolani realiza la escenográfica fachada inspirada en la basílica romana de San Juan de Letrán, con su frente neomanierista de pórtico gigante y balaustrada con estatuas (1/2). La cúpula de mosaicos azulados presenta nervios, medallones, contrafuertes y tambor con nichos de ángeles y vitrales, falsa linterna y cupulín (3). En 1915 fray Guillermo Butler concibe ocho telas al óleo para la nave central, representando pasajes de la vida de María en tonos pasteles propios de los pintores *nabis*, como Puvis de Chavannes y Maurice Denis (9/10). Los murales al temple de la cúpula (11), del crucero (7) –donde plasmó varios momentos de la vida de Cristo (8)– y de María Auxiliadora, con escenas alegóricas (6), más los de Santa María Goretti en una de las naves laterales (4), son de Fernando Bonfiglioli. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).


11

BASÍLICA DEL SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS Y DE MARÍA AUXILIADORA









Ubicación: Ana Passadore y Belgrano, Colonia Vignaud, Córdoba

Años: 1898-1899 (capilla San José); 1903 (colegio); 1911 (piedra fundamental); 1914 (inauguración); 1918 (conclusión); 1923 (altar María Auxiliadora)

Autor: Arq. R. P. Ernesto Vespignani (proyecto iglesia)

Colonia Vignaud fue fundada en 1888 por el francés Carlos Ernesto Vignaud a partir de la sanción de la Ley de Colonias, siendo poblada fundamentalmente por agricultores piamonteses. Diez años después manda edificar la capilla de San José, acordando con la Pía Sociedad de Don Bosco la instalación de la Escuela Nuestra Señora del Rosario y del Colegio María Auxiliadora. En 1911 planifica la erección de un monumental templo junto a la capilla, y tras su muerte su viuda decide iniciar las obras ese mismo año. El proyecto neorrománico con contrafuertes, pináculos y chapitel hexagonal (1/2) se le encarga a Ernesto Vespignani, autor de otras importantes obras religiosas en el país. La planta basilical de cruz latina tiene nave central de techo plano con casetonados decorados y arquerías con columnatas de granito rosado de Baveno, y las naves laterales bóvedas vaídas; el ábside alberga el altar mayor y el púlpito de madera (3 a 5). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

CAPILLA DE SAN PEDRO APÓSTOL







Ubicación: Colonia San Pedro, Córdoba

Años: 1891 (proyecto); 1899 (conclusión); 1987 (restauración)

Autor: Francisco Gavelli (proyecto restauración)

Esta colonia de piamonteses del este gringo cordobés fue fundada en 1886 por los hermanos Milesi y aprobada por la Ley de Colonias de 1888. En la fachada apaisada con áticos de su iglesia neorrenacentista se ha intercalado un pórtico central que evidencia el saber popular y la libre interpretación de la tradición clásica realizada por los constructores italianos, visible en la combinación de capiteles dórico-toscanos, frisos que insinúan triglifos y entablamentos corintios tripartitos. El remate con óculo ajustado a las proporciones del tímpano se completa con un original edículo con templetes; el central es un nicho con volutas que repite la forma triangular de la portada, mientras que los campanarios esquineros forman torrecillas con diminutos cupulines con cruces de hierro forjado (1). La nave central de arquerías de medio punto y pilares, posee coro alto y presbiterio semicircular con altar de mampostería estucada (2 a 4). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DE LOS REMEDIOS


1


3


4


2


5


6

Ubicación: Capilla de los Remedios, Córdoba

Años: 1890 (proyecto); 1891 (inicio); 1894 (revisión proyecto): 1904 (inauguración); 1903-1914 (altares); 1929 (pinturas)

Autores: Rosendo Pons y Tomás Algueró (proyecto y construcción); Ing. Arq. Alejandro Sesmero González (revisión); A. Font (altares); Antonio Fasce (pinturas)

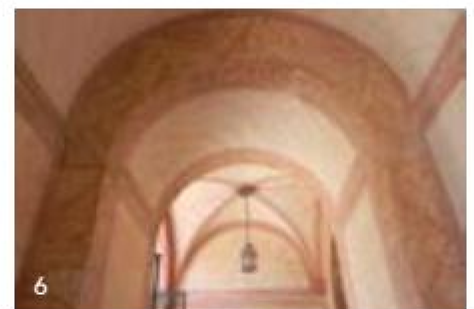
Cuatro españoles tomaron parte en el templo encargado en 1890: los albañiles Rosendo Pons y Tomás Algueró realizaron los planos y llevaron las obras hasta 1894, año en que los suplantó en la dirección el arquitecto Alejandro S. González, quien replanteó la estructura y la fachada. El altar mayor –de Carrara y ónix con baldaquino y retablo policromado– y el púlpito se encargaron al taller del catalán Antonio Font, un especialista en dorados que trabajó en las iglesias históricas de la capital cordobesa (2). Los cambios no alteraron la planta en cruz latina con naves, cúpula en el crucero y fachada con torres; la cúpula semiesférica adquirió un macizo tambor y el frente neorrenacentista una proporción áurea asentada en un cuadrado de base, bajo el arranque de los campanarios (1). El italiano Fasce realizó las pinturas, destacándose el *trompe l'oeil* del coro, con un pórtico ilusorio con querubines y el profeta David (3 a 6). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

BASILICA DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO

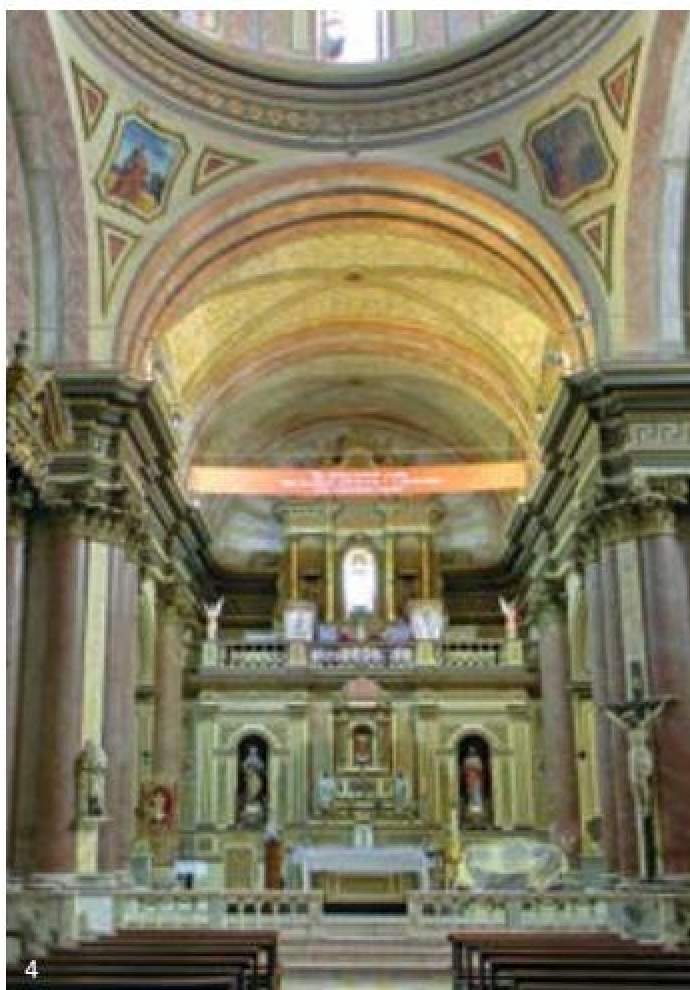

1


2


5


6


3


4


7


8


9

Ubicación: 25 de Mayo y Obispo Ferreyra, Villa del Rosario, Córdoba

Años: 1886 (inicio); 1894 (inauguración); c. 1900 (torres); 1913-1916 (altares menores); 1925 (decoración y pinturas)

Autores: Arq. Osvaldo Pellerín (proyecto y dirección); Ing. Tomás Algueró (conclusión obras); Antonio Font (altares menores); Emilio Estanger (pinturas)

La Villa Real de Rosario, situada sobre el Camino Real y el río Segundo o Xanaes, fue fundada en 1795 por Sobremonte en tierras del antiguo poblado indígena de Nabosacate, luego encomienda y estancia Las Mercedes y embrión del asentamiento San José o Los Ranchos. Encargada al veneciano Pellerín –quien murió al desmoronarse la cúpula–, la iglesia fue concluida por el albañil Algueró. Su monumental fachada neorrenacentista presenta armónicas proporciones reguladas con trazados clasicistas, ritmando arcos, pilastras estriadas con pedestal y un cornisamento con tímpano triangular que cose los campanarios mixtilíneos (1). La planta basilical con nártex, tres naves y crucero con gran cúpula, tiene interiores estucados y su nave central abovedada apoyada sobre arcos transversales con pilares y columnas compuestas con entablamento de grecas geométricas; sobresalen el púlpito y el altar mayor con el camarín de la Virgen (2 a 9). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

IGLESIA DE SAN ROQUE







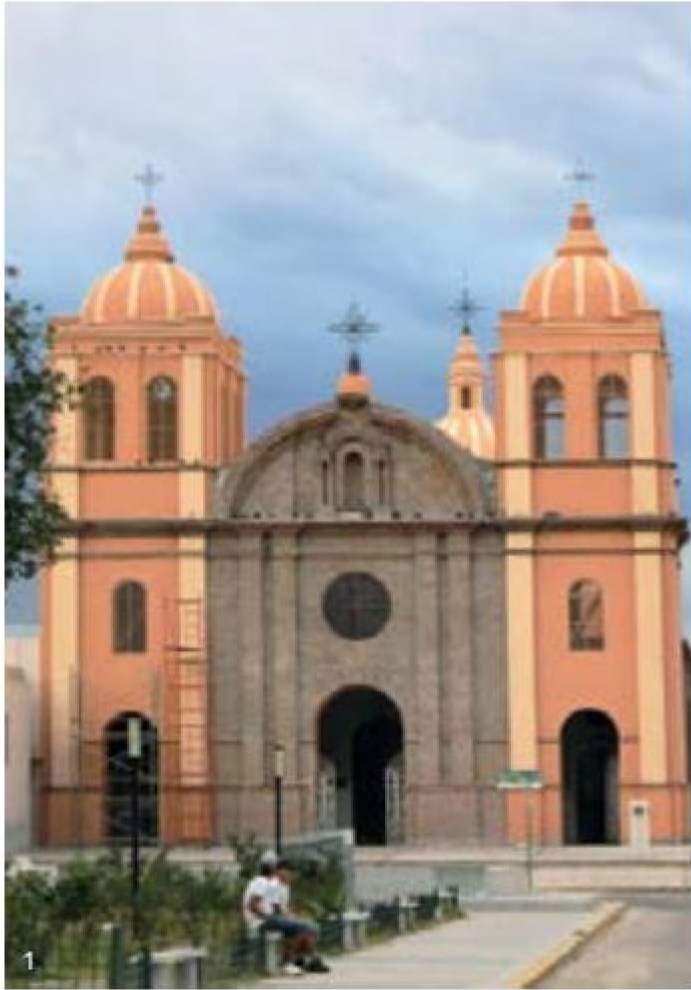


Ubicación: Villa Quilino, Córdoba

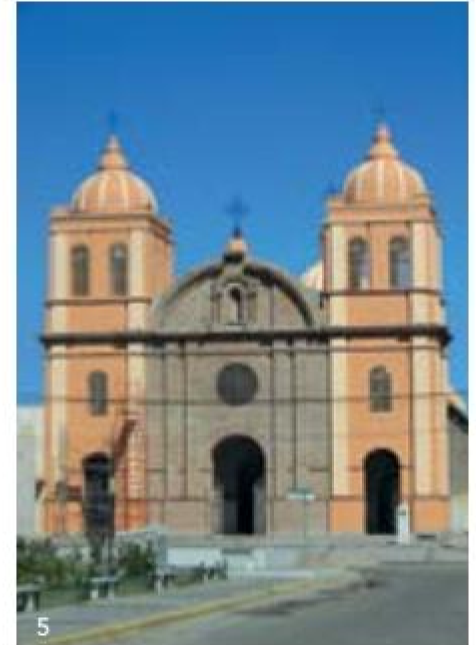
Años: siglo XVIII (iglesia original); 1904 (conclusión)

En 1573 Jerónimo Luis de Cabrera transforma estas tierras en su merced, asignando en encomiendas a los quilinones allí afincados, siendo Sobremonte quien lo establece como pueblo de españoles e indios en 1796; en el último tercio del XIX se crea la villa con tierras expropiadas a los sanavirones. La traza irregular en torno a la plaza posee un atrio elevado con la casa parroquial y la iglesia, que se remonta al XVIII pero adquiere su imagen actual en 1904. El templo, de factura popular y líneas clasicistas, tiene torres almohadilladas y campanarios decorados con pilastras de hojas de acanto libremente interpretadas, arquillos ojivales y cupulines. El motivo central de la portada es el doble juego de frontones superpuestos curvos y quebrados, cuyo frontis triangular con óculo lobulado está sostenido por pilastras con vasos desornamentados y aloja la ventana del coro con balcón volado y pretil de hierro sobre el acceso (1 a 5). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

CATEDRAL DE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN


1


2


5


6


3


4


7


8

Ubicación: España 421, Cruz del Eje, Córdoba

Años: 1883 (inicio); 1888 (reinicio nueva iglesia); 1889-1901 (conclusión parcial)

Autor: Carlos Tarter (construcción)

El desarrollo de la villa se consolida en el XIX a partir de dos centros unidos por una calle larga paralela al río y con la tardía formación de la plaza, en donde se levanta la iglesia, inaugurada parcialmente en 1901. La nave central, de cañón con arcos fajones, tiene una cúpula flanqueada por cupulines con linternillas en los brazos del crucero, espacialmente interrumpido por muros de refuerzo (3/4/6 a 8). La inconclusa fachada muestra una composición maciza de tres calles, con torres cuadradas de achaparrados campanarios con arquillos geminados y cupulines y portada central con frontón y cornisa que une sus bases horizontalmente (1/2/5). Esta disposición entronca con persistencias coloniales visibles en iglesias cusqueñas o en ejemplos de la misma capital cordobesa –tanto en la Catedral o la Compañía cuanto en iglesias decimonónicas como Santa Catalina, San Francisco o La Merced–, y aun en ejemplos contemporáneos como Tumbaya. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

CAPILLA DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO DEL MILAGRO







Ubicación: El Quebracho, Villa Los Molinos, Valle de Calamuchita, Córdoba

Años: 1877 (inicio obra); 1904 (construcción); 2000 (restauración)

Esta capilla rural, conocida como del Quebracho, está situada sobre una lomada en tierras que fueran de Dominga Peralta de Fernández, a cuyo mandato y donación se debe su construcción hacia 1877; a su muerte en 1879, la nave única –con muros de adobe, cimientos de piedra y techo de madera (1)– aún permanecía inconclusa. La fachada encalada de fines del XIX es de estilo italianizante, con pórtico de arcadas con columnas cilíndricas y doble campanario con escalera exterior que comunica también con el coro, una disposición habitual en las capillas coloniales norteñas (3/4); pares de pilastras toscanas configuran la escasa decoración del frente, rematado en un frontis triangular con óculo y pináculo piramidal con volutas laterales. Las torres presentan ventanas ojivales y cupulines poligonales rematados en orbes con cruces de hierro forjado. En el presbiterio, conectado con la sacristía, se ubica un altar de madera policromada (1/2). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

IGLESIA DE SAN JOSÉ









Ubicación: San José y San Martín, San José de la Dormida, Córdoba

Año: 1882 (bendición iglesia)

"La Dormida del Alto", que adquiere el nombre del patrono al ser declarada villa en 1857, fue un asentamiento indígena transformado en posta a la vera del Camino Real al Alto Perú. La iglesia, con su sencilla fachada de líneas clasicistas, conmueve por el mesurado equilibrio en la utilización mínima de recursos decorativos, propio de un gusto popular arraigado en los saberes constructivos locales; sus serenas proporciones combinan libremente el orden compuesto mediante pilastras de capiteles con acantos y volutas jónicas de fustes lisos sobre pedestales, arquitrabes, cornisas dentadas y un tímpano triangular como clara expresión de la cubierta (1 a 3/5). Un sistema único de arcos resuelve toda la portada, coronada por campanarios de cupulines peraltados que exaltan la presencia del templo como patrimonio común. La planta rectangular es de naves con arcadas y altar de mampostería policromada en forma de pórtico con hornacinas (4). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO


1


4


2


5


3

Ubicación: Calle Real, Villa Tulumba, Córdoba

Años: siglo XVII (tabernáculo); 1881 (piedra fundamental); 1882-1892 (construcción); 1894 (consagración)

Autores: Ángel Marturet (proyecto); Arq. Mariano Güell (construcción); Antonio Font (retablos)

La Villa del Valle de Tulumba, en el norte cordobés, fue fundada a instancias del marqués de Sobremonte en tierras atravesadas por el Camino Real pertenecientes a la estancia de Antonio de Ataide, dedicada a la cría de mulas, quien había mandado edificar a inicios del siglo XVIII una capilla de adobe y piedra –cuyas ruinas se conservan–, en torno de la cual fue nucleándose un primer caserío. A fines del XIX fray Mamerto Esquiú coloca la piedra fundamental de la iglesia actual, de cruz latina con crucero, cúpula y presbiterio; dispuestas en el espacio que ocuparían las naves laterales, entre las torres y las sacristías, se ubican sendas galerías con arcadas que conectan con la nave única, de arcos fajones y bóvedas de barril con lunetos (4). Se accede al vestíbulo de puerta cancel de hierro forjado mediante un atrio elevado delimitado por un pretil con piñas y rejas que realza la fachada (1/5). Las aristas de las achaparradas torres con cupulines y su frontón semicircular se asientan sobre una cornisa

6


7


8


9

que cose las bases de los campanarios y se refuerza con pilastras simulando balaustradas ciegas con pináculos (5). El altar mayor fue pensado para alojar el colorido tabernáculo barroco de cedro paraguayo que perteneciera a la iglesia de la Compañía de Jesús de Córdoba (6 a 9), cedido luego de la expulsión de los jesuitas a la Catedral y donado como presente por la colecta del curato de Tulumba para erigir uno nuevo destinado a la misma. La sobriedad, sencillez y pureza del templo, carente de cualquier grandilocuencia, es un adecuado receptáculo para esta bellísima pieza de exuberante ornamentación, con sus ricos detalles polícromos, estofados y dorados; su origen es desconocido, aunque se presume por su talla que puede proceder de las misiones guaraníes del Paraguay (siglo XVIII). Tiene forma de templete cilíndrico monumental soportado por columnas salomónicas con capiteles y pedestales con ángeles atlantes vestidos con faldas, apoyadas sobre un basamento con pequeñas columnillas helicoidales con ménsulas con querubines y nichos; detrás de un telón con cordones, cintas y enredaderas entrelazadas, asoman los ángeles portadores de la Custodia. La sacristía posee un Cristo articulado con facciones mestizas de fines del siglo XVIII. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

IGLESIA DE SAN FRANCISCO SOLANO

1


2


3


4


5

Ubicación: San Martín s/N y Belgrano, San Francisco del Chañar, Córdoba

Años: 1890-1896; 1900 (conclusión); 2010 (restauración fachada)

Autores: Arq. Previatto; Canónigo Argañaraz (dirección de obra)

Esta joya arquitectónica, conocida como Catedral del Norte Cordobés por su monumental concepción y original lenguaje ornamental, constituye un ejemplo atípico en el panorama del patrimonio religioso provincial. Su fachada clasicista de tonos ocres y sienas presenta elementos renacentistas con almenas medievales y cornisas con arquillos y repisas escalonadas propios de la Toscana italiana (1/6). Los campanarios se acentúan mediante entablamentos y pilastras jónicas con faja y pedestal, y culminan en cupulines y linternillas con veletas. La portada, con arcada central de frontón quebrado rematado en pináculos piramidales, columnas estucadas y pilastras recuadradas y almohadilladas, cobija una importante puerta integrada a las ventanas del coro (2/3/5). Flanquean las torres dos falsos faldones, que probablemente respondan a inconclusas capillas laterales. La nave central es de cañón corrido con ábside semicircular (4). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).



IGLESIA Y CONVENTO DE SANTO DOMINGO



Ubicación: Urquiza 397 y 25 de Mayo, Santiago del Estero, Santiago del Estero

Año: 1876-1881

Autor: Nicolás Cánepa

El templo está precedido por un atrio cuadrado, situación que permite una fuerte acentuación del carácter macizo de su volumen. Construido en 1881, da clara cuenta de su filiación tratadista tanto en la organización de la fachada como en la composición de las naves, en donde se superpone el doble criterio albertiano de arco sobre pilar y dintel sobre columna, unificándose estos dos pares de elementos en los muros que separan cada una de las tres naves. La iglesia quedó inconclusa por falta de fondos, lo que explica los faltantes del revoque exterior y de los capiteles en los parteluces de las ventanas del piso superior, como asimismo la falta de una segunda torre y la extraña solución de bóveda vaída del crucero al no construirse una cúpula en el mismo. Se conservan la imagen de la Virgen del Rosario de Esteco, una notable colección de imágenes de factura colonial americana y una copia facsimilar de la "Sábana Santa" de Turín. **Rodolfo Legname**. (Foto: AGN).

IGLESIA Y CONVENTO DE SAN FRANCISCO



Ubicación: Roca 716, Santiago del Estero, Santiago del Estero

Años: mediados XVI-XVIII (convento y celda); 1882-1895 y 1910-1935 (iglesia)

Autores: Arq. Aníbal Oberlander (1ª etapa); José Díaz (2ª etapa); Rafael Delgado Castro (escultor)

Monumentos Históricos Nacionales (1942 celda / 1948 iglesia y convento)

El conjunto monumental de San Francisco se integra con la celda-capilla que habitara San Francisco Solano en el siglo XVI, las galerías y habitaciones del tercer convento del XIX y el templo y despacho parroquial. La celda-capilla –pequeña sala de ladrillo asentado en barro sobre una base de piedra, con bóveda de cañón corrido– se adosa a las galerías con columnas de madera de pie cuadrado del convento que definen el patio del claustro actual, a cuyo lado se levanta la iglesia neogótica. Ésta presenta tres naves con crucero y cúpula, con un nártex estrecho y dos torres bajas que se subordinan a la cúpula octogonal en gajos. Tanto la cúpula como el espacio interior con su sistema de pilares exhiben referencias formales a la catedral de Florencia. El volumen exterior en símil piedra París contrasta con el fluido y luminoso espacio interno, en el que se destacan los vitrales y los altares, que repiten el criterio estilístico del Neogótico. **Rodolfo Legname**. (Foto: AGN).

CATEDRAL BASÍLICA DEL SANTÍSIMO SALVADOR









Ubicación: Belgrano 556 y Sarmiento, San Salvador de Jujuy, Jujuy

Años: 1761 (iglesia actual y púlpito); 1895-1910 (fachada); 1922 (atrio lateral)

Autor: Arq. Palazzo (fachada y torre); Arq. René Villeminot (atrio lateral)

Monumento Histórico Nacional (1931)

Antes del actual hubo otros tres templos: la iglesia Matriz de 1593, una segunda de 1606 y la de 1659, destruida por un terremoto. La cuarta –iniciada en 1761 por Agustín de Leiza y de la Tijera– llega hasta hoy, fundamentalmente en su nave única e interiores. Posee el púlpito barroco más espléndido del país, una pieza exquisita tallada de ñandubay y cedro con las figuras de los evangelistas Mateo, Marcos, Lucas y Juan en su parte central (2 a 4). El retablo del altar mayor proviene, aparentemente, de una de las iglesias matrices del XVII. Las sucesivas reformas de los siglos XIX y XX, como la erección de una fachada italianizante con torre campanario y orden corintio –obra del arquitecto Palazzo– y de un atrio lateral, le dieron su imagen exterior actual (5). El decorativo cielorraso de arco rebajado es de principios de siglo, y oculta el techo de madera original (1). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1 a 4: Fermín Labaqui // 5: José Antonio Viñuales / CEDODAL).

BASÍLICA DE SAN FRANCISCO


1


2


3



4


5

Ubicación: Belgrano y Lavalle, San Salvador de Jujuy, Jujuy

Años: 1900 (torre); 1927 (nave y fachada)

Autores: Arq. José Micheletti (proyecto); M. Macchi, J. Delgado y J. Cosentini (construcción)

Monumento Histórico Nacional (2009)

El elemento más antiguo es el campanario asimétrico erigido al costado del templo colonial, que al igual que su par franciscano de Salta evidencia el gusto italiano por disponer torres más o menos exentas respecto de la fachada y las naves. Si bien el frente actual se adecuó a sus proporciones generales, ésta es más esbelta en los entrepaños y arcadas y tiene aristas ochavadas con pilastras. La nueva fachada sigue el lenguaje manierista que Giorgi utilizó en San Francisco de Catamarca, con su composición de tres calles horizontales y verticales con pórtico en el atrio e imafronte con volutas, articulados con vanos de medio punto, perillones y columnas apareadas (1/3). Aquí el frontispicio se corona con nicho de frontón curvo quebrado (4). La planta es de tres naves, bóvedas de cañón y crucero con gran cúpula; se preserva un púlpito de tipo altoperuano del XVIII (5). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1: Sergio López Martínez // 2: AGN // 3/4: Alberto Petrina // 5: Fermín Labaqui).

BASÍLICA Y CONVENTO DE SAN FRANCISCO


1


2


3


4

Ubicación: Córdoba y Caseros, Salta, Salta

Años: 1796 (3ª iglesia); 1857 (reformas); 1866 (refectorio); 1868-1882 (reforma fachada); 1881-1882 (torre)

Autores: Fray Vicente Muñoz (iglesia original); Fray Luis Giorgi (proyecto fachada); Agustín Cánepa (construcción fachada); F. Righetti (torre); Fray Luis Godoy (retablos)

Monumento Histórico Nacional (1941)

Ubicados en el solar original destinado a la Orden Franciscana, a una cuadra de la plaza principal, convento e iglesia surgen a fines del siglo XVI, sufriendo profundas modificaciones a mediados del XVII y principios del XVIII. En 1758 se inicia la construcción del templo actual, resuelto en una sola nave principal con bóveda de cañón corrido y seis capillas laterales, una reducida nave transversal y una bóveda vaída coronando el crucero (1). Hacia 1857 las obras reciben un renovado impulso y el proyecto para la fachada es completado con la esbelta torre debida a Righetti, acentuándose así el triunfo de la *maniera* italiana (3/4). La bella volumetría y el característico cromatismo externo a base de terracota y marfil convierten al templo en un hito de la arquitectura religiosa del país (2/5). Son muy valiosos el vasto patrimonio mueble de la iglesia y la gran biblioteca del convento. **Mario Lazarovich**. (Fotos: 1: Gustavo Guijarro // 2: Mario Lazarovich // 3: CEDODAL // 4: Fermín Labaqui // 5: Jorge Battauz).


AÑO

IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DE LA CANDELARIA DE LA VIÑA


1


3


4


2


5

Ubicación: Alberdi 485 y San Juan, Salta, Salta

Años: 1853- 1884 (construcción); 1895-1908 (torre y reformas)

Autores: Noé Macchi y Hnos. (empresa constructora); Carlos Lecumberri, Ambrosio Passera y Francisco Righetti (torre)

Monumento Histórico Nacional (1982)

Ubicada al sur de la ciudad, fue construida sobre la base de la antigua ermita del Señor Nazareno. La denominación de La Viña y el culto a la Virgen se remontan al siglo XVII, en el valle de Siancas, donde se plantan las primeras cepas de vid y se erige una capilla que será más tarde destruida por los indios. La iglesia exhibe una marcada línea italianizante y gran riqueza volumétrica (1/5/6), con una típica planta de cruz latina con tres naves (2) y otra transversal que remata en un crucero con cúpula y cupulín; el remate de la nave principal y las capillas de la transversal están resueltos con ábsides semicirculares con sendas semicúpulas (4). Pero sus características más notables residen, sin duda, en la escenográfica fachada con ventanas pintadas (6) y en la elegante torre exenta (1/3/4), que sobresalen tras el importante atrio cerrado con un muro de mampostería con rejas. **Mario Lazarovich**. (Fotos: 1/5: Fermín Labaqui // 2/6: Mario Lazarovich // 3/4: Gustavo Guijarro).



6

IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DEL PERPETUO SOCORRO Y SAN ALFONSO

1



2



3



4

Ubicación: Leguizamón 812, Salta, Salta

Años: 1894 (inicio); 1908-1911 (proyecto ampliación)

Autores: Arq. Ziegelmeier (proyecto ampliación); Arquímides Vitali (pinturas)

Pertenece a la Orden de los Padres Redentoristas, que se instalan en 1892, y forma parte del conjunto integrado por los claustros del convento y el edificio donde funcionan la escuela y el colegio secundario. Ubicada en el centro de la manzana, la iglesia se eleva sobre la calle por medio de escalinatas y posee un atrio protegido por rejas, destacándose en su frente dos esbeltas torres con campanario y el rosetón con vitrales (2). Su construcción concluye en 1911 y está resuelta en estilo Neogótico, con una nave central coronada por un ábside en semicírculo con pinturas murales sobre la aparición de la Virgen a San Alfonso y dos naves laterales. Sobresalen los altares dedicados a la Virgen del Perpetuo Socorro y a la Virgen de Copacabana, el segundo muy venerado por la nutrida colectividad boliviana de Salta. La suntuosa decoración interior responde a los cánones de la arquitectura bizantina (1/3/4). **Mario Lazarovich**. (Fotos: 1/3/4: Gustavo Guijarro // 2: Mario Lazarovich).

Cafayate

CATEDRAL DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO









Ubicación: Nuestra Señora del Rosario 53, Cafayate, Salta

Años: 1890-1895

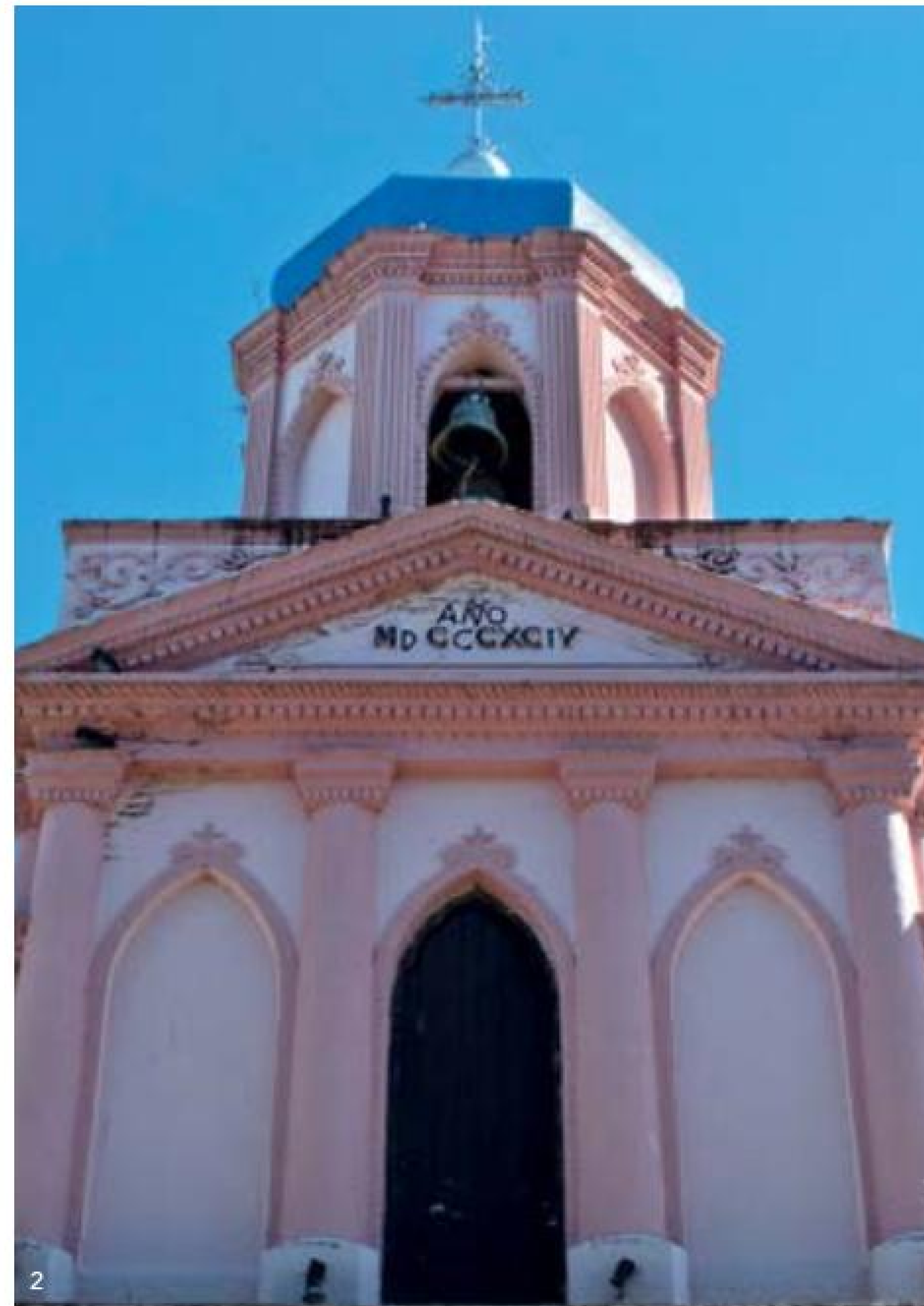
Autores: Pedro Coll (proyecto y dirección); Daniel Reyes (construcción)

Ubicada en el centro de la manzana, su tipología es atípica en la región. Posee una fachada plana con un atrio sobreelevado y retranqueado de la línea de edificación y dos torres laterales con singulares remates (1/2). Su interior, de contrastante cromatismo, se organiza mediante cinco naves (3). **Mario Lazarovich.** (Fotos: 1/3/4: Abel Jorge // 2: Diego Mata).

Villa de Medinas

IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED





Ubicación: Plaza de Villa de Medinas, Chicligasta, Tucumán

Años: 1833 (inicio obra); 1894 (inauguración)

Autor: Presbítero Miguel Román

Pueblo Histórico y Monumento Histórico Nacional (1999)

Su fachada-telón combina rasgos eclécticos. Estructurada en tres cuerpos telescópicos coronados por un campanario poligonal con pilastras estriadas y cupulín de forma acebollada, su cuerpo intermedio está conformado por un frontón clásico con tímpano triangular y pilastras ritmando arcos apuntados de filiación neogótica. **Sergio López Martínez.** (Fotos: SLM).

IGLESIA Y CONVENTO DE SAN FRANCISCO







Ubicación: 25 de Mayo y San Martín, San Miguel de Tucumán, Tucumán

Años: 1879-1885 (iglesia); 1902 (convento); 1925 (pinturas)

Autor: Fray Luis Giorgi

Monumento Histórico Nacional (1964)

El conjunto se localiza en la ex manzana jesuítica. Los franciscanos ocuparon las instalaciones a partir de 1784 realizando varias remodelaciones, y cien años después levantaron la iglesia nueva: la fachada, las tres naves y la cúpula revestida con azulejos *Pas de Calais* (1/5); en los primeros años del siglo XX se construyó el claustro, que no fue finalizado. El conjunto configura la esquina estableciendo un juego visual con la Catedral, ubicada en el extremo opuesto de la diagonal de la plaza. El austero lenguaje manierista de la fachada, el ordenamiento rítmico de pilastras y cornisas del convento, la cúpula y la extraordinaria reja que cierra el nártex (2), configuran un hito en el paisaje urbano. Decorado con importantes altares, el interior es de marcada tendencia longitudinal y se equilibra con el espacio cupular (3). El claustro enmarca un jardín de añosos árboles, valioso oasis en el centro de la ciudad (4). **Olga Paterlini de Koch**. (Fotos: 1/3/5: Sergio López Martinez // 2: Alberto Petrina // 4: Gustavo Fagioli).



5

CATEDRAL BASÍLICA DE SAN NICOLÁS


1


3


4


2


5

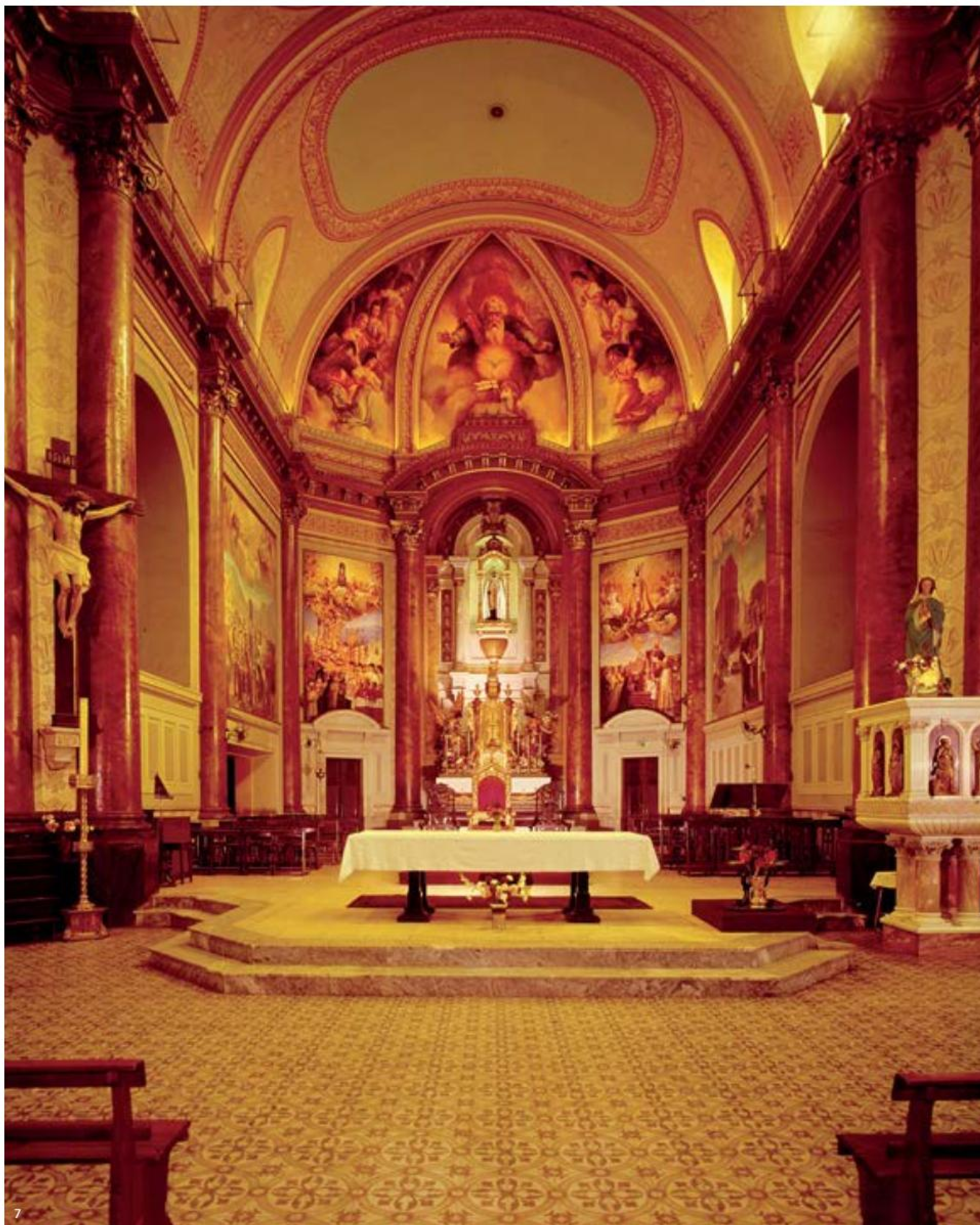

6

Ubicación: San Nicolás de Bari y Buenos Aires, La Rioja, La Rioja

Años: 1899 (piedra fundamental); 1912 (inauguración)

Autores: Arq. Juan B. Arnaldi; Juan Deniszenko (murales); Vicente y Miguel Falconi, y Rodolfo Mocchi (construcción)

Destruida la iglesia matriz por el terremoto de 1894, se encarga un nuevo templo a Juan Bautista Arnaldi, quien lo resuelve combinando eclécticamente arquerías superiores, faldones inclinados y templetes típicos del arte románico y bizantino italiano –visibles en las catedrales de Pisa o Venecia–, pero incorporando torres a cada lado de la fachada. Éstas presentan cuerpos acentuados por cornisamentos, un basamento almohadillado y campanarios con chapitel y templetes esquineros (2). El cuerpo central remata en un frontón con calles de arquillos ciegos entrelazados, mientras que el inferior se abre con arcadas continuadas bajo los faldones triangulares de las galerías laterales que rodean los brazos del crucero, cubierto con una cúpula de trabajada linterna con frontones circulares (1/3). El presbiterio está decorado con murales que ilustran la fundación de la ciudad y el Tinkunaku (7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/2/6: Esteban Violentini // 3: Facundo de Zuviría // 4/7: CEDODAL // 5: AGN).


7

IGLESIA Y CONVENTO DE SAN FRANCISCO









Ubicación: Esquiú 558 y Rivadavia, San Fernando del Valle de Catamarca, Catamarca

Años: 1882-1895; 1905 (inauguración)

Autores: Fray Luis Giorgi (proyecto); Hernán Cullen Ayerza (monumento Fray Mamerto Esquiú)

Monumento Histórico Nacional (1941)

El proyecto de este magnífico templo se debe al padre franciscano fray Luis Giorgi, quien fue también autor de las iglesias de la orden en Tucumán y Salta, con las que guarda muchas semejanzas formales en cuanto a la composición del frente (6/9), estructurado en un triple juego de cuerpos horizontales y paños verticales escalonados, en la ausencia de torres definidas y en la concepción de fachada independiente de la estructura interna de las naves. El trazado geométrico de ésta es resultado de la intersección de dos cuadrados, aunque la disposición apiramidada de los cuerpos superiores acentúe el sentido espigado del conjunto (9). La espadaña (7), resuelta a modo de templete doble de exuberante ropaje con derrame de volutas (8), disimula su disposición de torre campanario central estableciendo un interesante juego de contraparte con el pórtico de entrada. La superposición de órdenes de columnas y pilastras apareadas se mantiene constante en la calle central, coronada a su vez

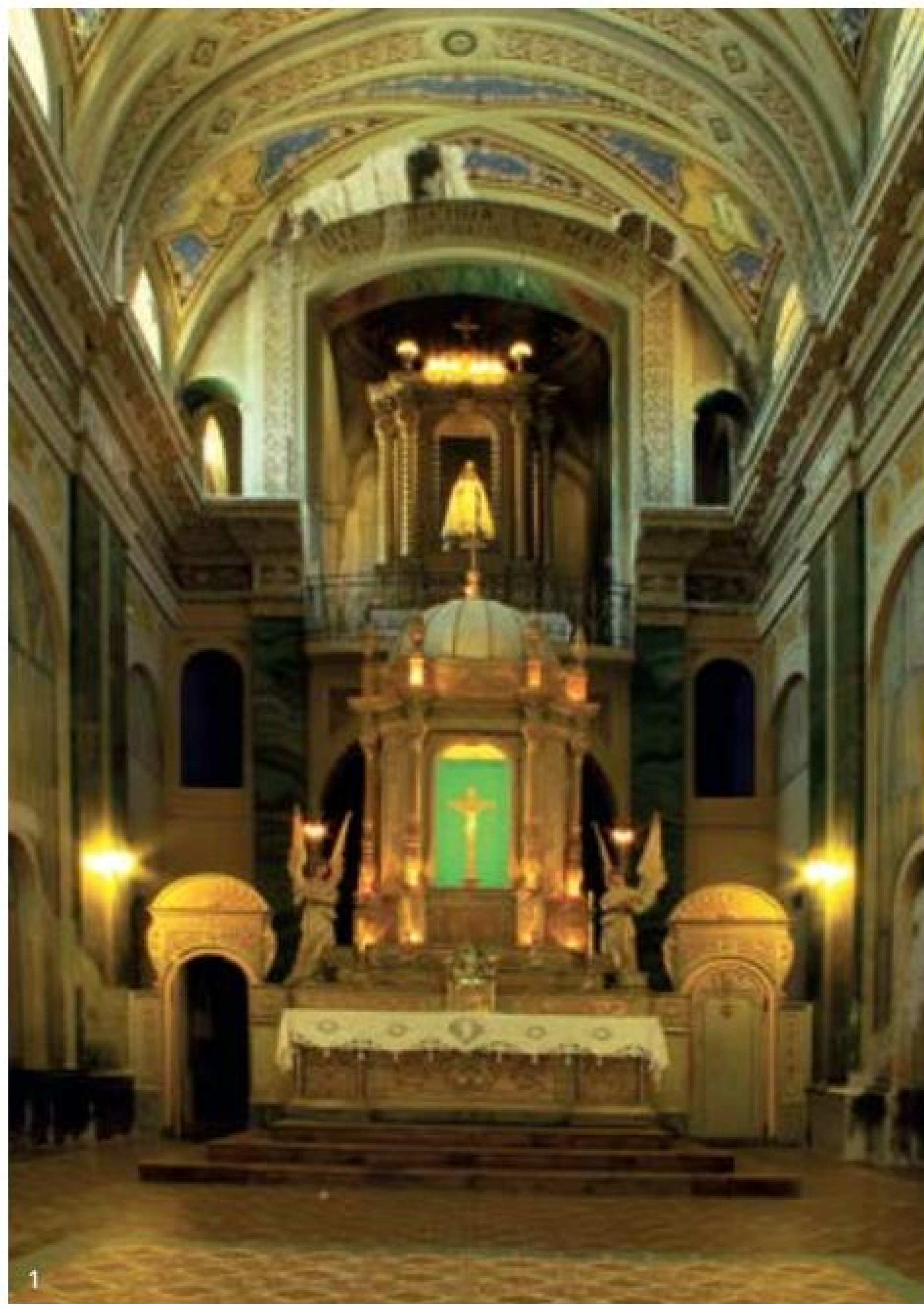

6


7


8

por un pequeño frontón triangular con cruz y reloj, mientras que los extremos de las laterales se simplifican al aligerarse visualmente las aristas con volutas estilizadas. El orden corintio resuelve los pisos altos, en los que se mantiene el movimiento de zigzagueantes y pronunciados entablamentos rematados en perillones, obteniéndose un interesante contraste de luces y sombras que enriquece la fachada. El sector bajo está ritmado por columnas jónicas sobre breve pedestal y friso con guirnaldas y un pórtico central con frontón quebrado que se abre sobre el gran atrio, el que permite obtener una inmejorable perspectiva del conjunto, recortado contra el perfil pétreo del cerro Ambato (1). El espacio interior, inscripto en un rectángulo, posee también un interesante diseño, con crucero con cúpula rebajada y nave central con pilastras jónicas sobre macizos contrafuertes y dramáticos cornisamentos (2); la cubierta es de cañón corrido de tonos violáceos, con arcos fajones y lunetos intercalando arquerías altas y bajas con capillas laterales y tribunas (3), mientras un profundo presbiterio de testero recto rodeado por sacristías continúa con coherencia la disposición envolvente de arcos, entablamentos y pilastras (4). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1: AGN // 2 a 9: Sergio López Martinez).

IGLESIA DE NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED


1


2


3


4

Ubicación: Montecaseros 1645, Mendoza, Mendoza

Años: 1899-1909 (iglesia); 1932 (pinturas)

Autores: Ing. Víctor Barabino (iglesia); Luis Marsonet y Bruno Brusadin (pinturas)

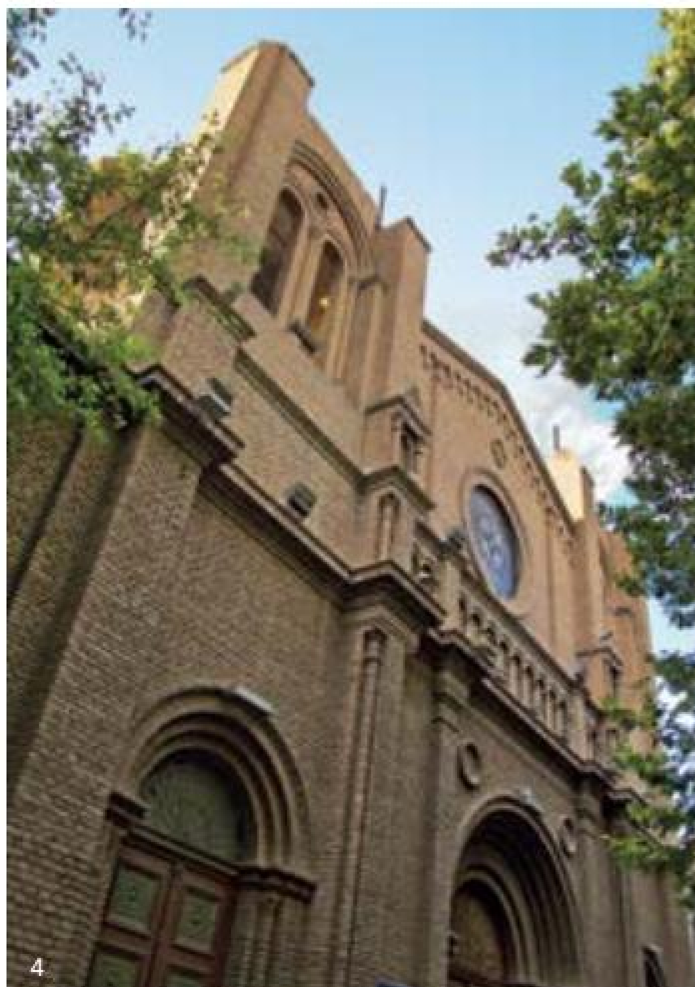
La manzana mercedaria conserva los solares coloniales primigenios emplazados en la Ciudad Vieja destruida por el terremoto de 1861. Las obras para erigir el nuevo templo estuvieron a cargo del ingeniero Víctor Barabino, quien empleó un sistema antisísmico mixto conformado por rieles de ferrocarril y muros cerámicos. La impronta ladrillera exterior, con su fachada trunca de torres inconclusas, posee similares características a la de la iglesia de los Jesuitas (ver página siguiente), aunque aquí la resolución formal prevista remitía a líneas clasicistas y no neorrománicas (3/4). Una importante cúpula de gran altura, con tambor cilíndrico y linterna superior, se destaca por el contraste de las mayólicas blanco-azuladas con la expresión opaca y rojiza del conjunto. En su interior de tres naves sobresalen las pinturas de la cúpula (2) y los altares neobarrocos provenientes del Tirol austríaco (1). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/2: Francisco Pignataro // 3/4: Sergio López Martínez).

IGLESIA DEL SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS Y COLEGIO DE LOS PADRES JESUITAS


1

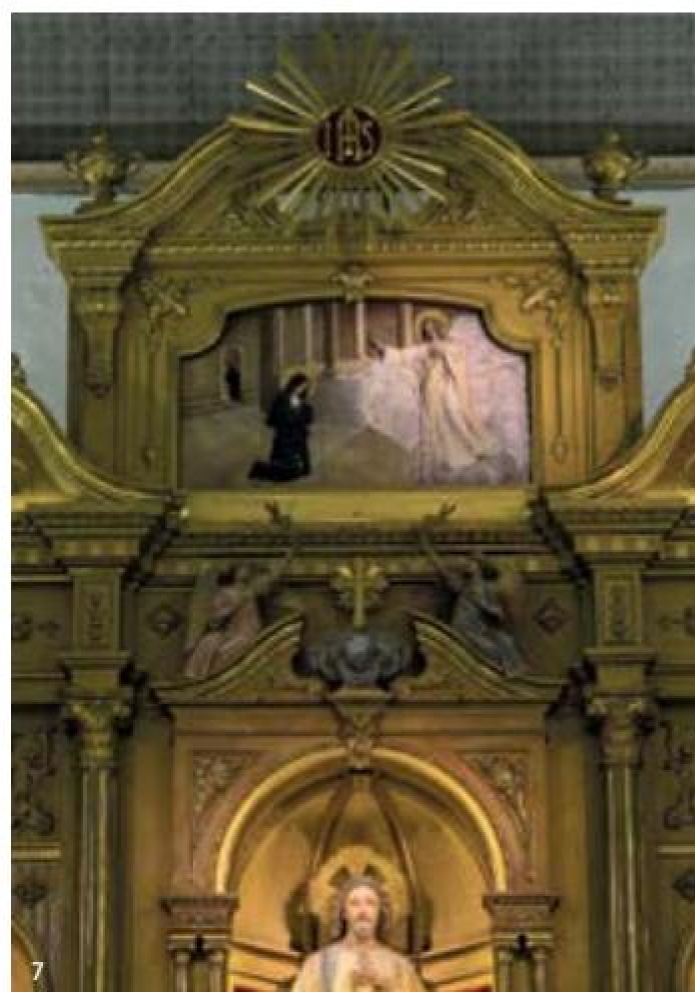

2


3


4


5


6


7

Ubicación: Avenida San Martín 746 y Colón, Mendoza, Mendoza

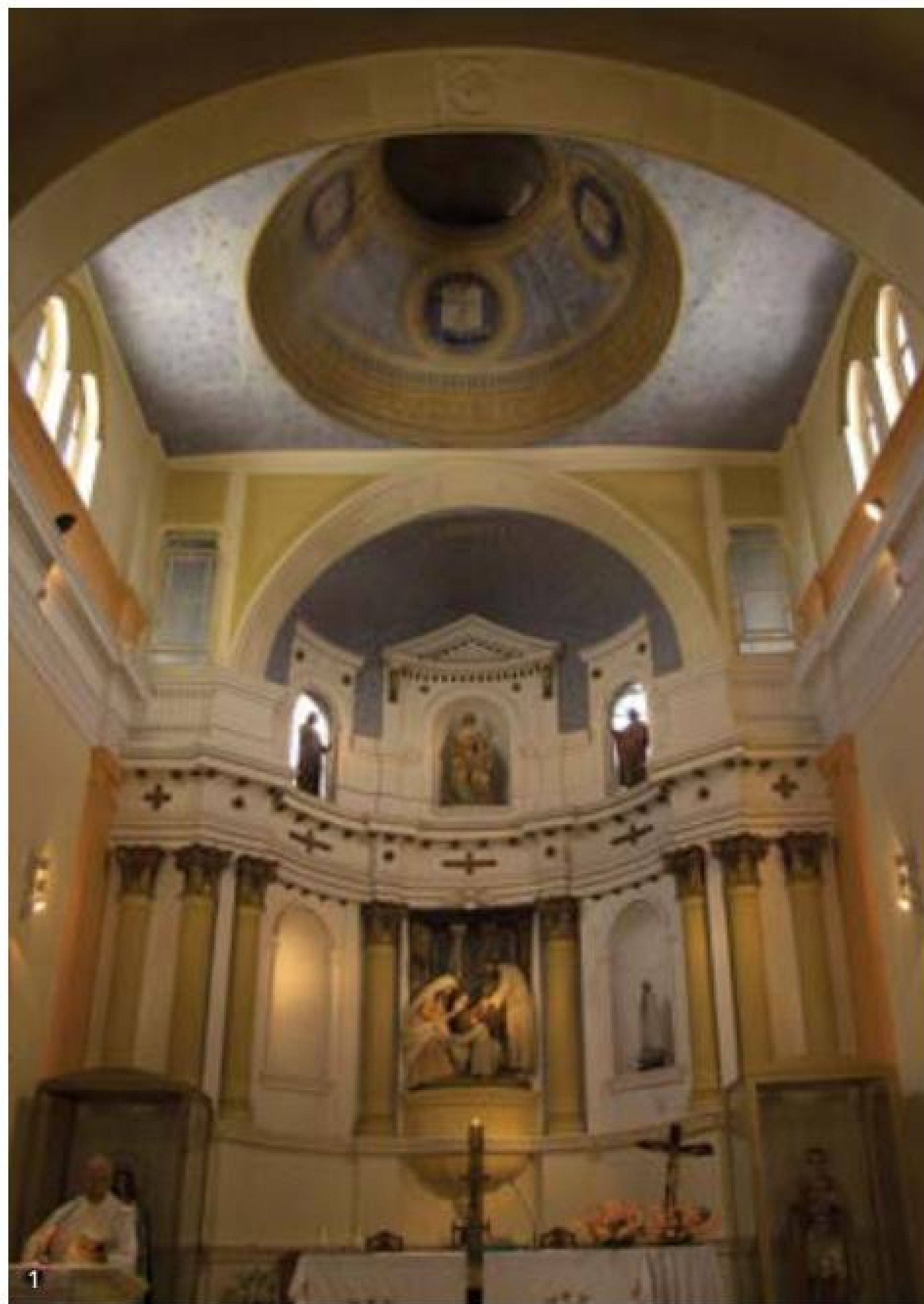
Años: 1878 (colegio); 1887-1908; 1939 (ampliación colegio)

Autores: Urbano Barbier (iglesia); Arq. Daniel Ramos Correas (ampliación colegio)

Se trata de una antigua construcción cuyo núcleo original data de 1878, cuando la orden recibe los solares e inicia las primeras construcciones. La tipología del templo es de planta rectangular con testero recto, nave central con transepto y laterales con capillas (5). Tanto la expresión ladrillera exterior como la presencia inacabada de sus torres achaparradas, lejos de empobrecer el semblante arquitectónico, resaltan el carácter cerámico de la volumetría, el colorido de sus muros y la coherencia estructural y constructiva de su fábrica ladrillera, reforzada mediante llaves y cuñas de hierro para anclar muros y pilares portantes (1/4). Las bóvedas *plafond* de chapa esmaltada que cubren las naves (3/5) son comunes a otros casos mendocinos, como destacamos en los templos de Rodeo del Medio y Guaymallén. Párrafo aparte merece el gran retablo del altar mayor, de origen catalán, con sus detalles neobarrocos dorados a la hoja (6/7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

Guaymallén

IGLESIA DE LA SAGRADA FAMILIA


1


2


3

Ubicación: : Libertad 719, Guaymallén, Mendoza

Años: 1903 (iglesia); 1941 (remodelación fachada)

Los departamentos de Guaymallén y Godoy Cruz –hoy englobados en el Gran Mendoza– edificaron sus iglesias en el período que nos ocupa. La primera presenta una fachada de estilo neocolonial (2/3) con tres naves cubiertas con cielorrasos de chapa estampada; en el ábside se destaca el altar de la Santísima Virgen Niña, resuelto en mampostería bajo una pequeña cúpula, también de chapa (1). La segunda es de estilo neogótico, con tres naves, torrecilla central, ventana coral de tracería y un portal ojival abocinado combinado con arcos conopiales laterales (4 a 6). Atesora un Cristo huarpe de madera del XVIII. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

Godoy Cruz

IGLESIA DE SAN VICENTE FERRER


4


5


6

Ubicación: Lavalle 60, Godoy Cruz, Mendoza

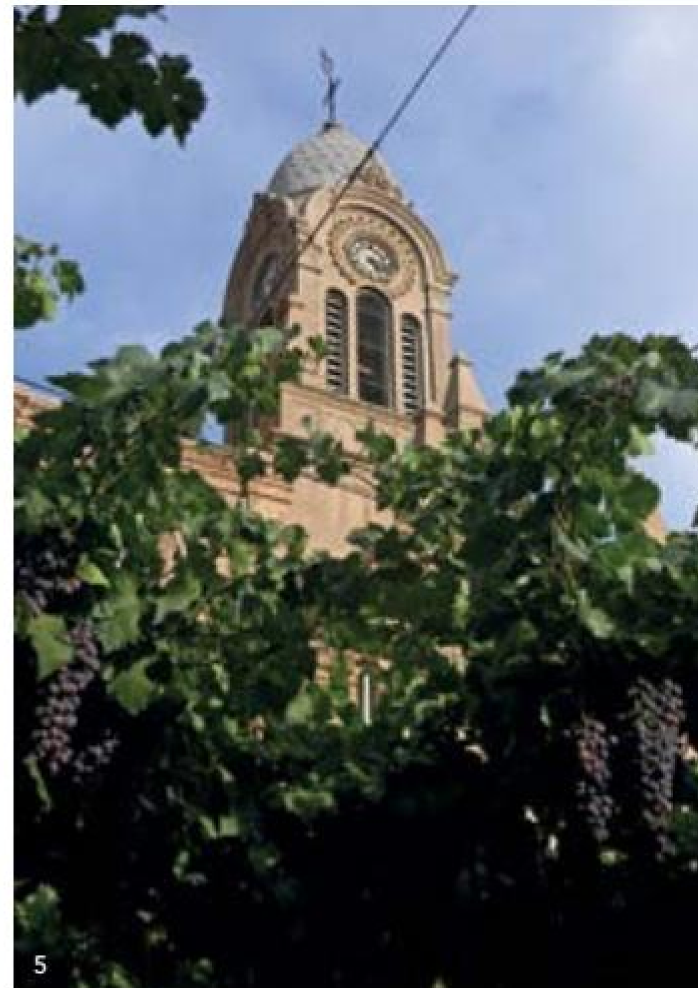
Años: 1908-1912

Autor: Ing. Luis Piccone

IGLESIA DE MARÍA AUXILIADORA Y ESCUELA DE ENOLOGÍA "DON BOSCO"


1


4


5


2


3


6


7

Ubicación: Ruta Provincial Nº 50 Km 103, Rodeo del Medio, Maipú, Mendoza

Años: 1899 (piedra fundamental); 1901-1909 (iglesia); 1907 (reforma proyecto); 1918 (bodega); 1925 (Capilla del Sufragio)

Autores: Arq. R. P. Ernesto Vespignani (proyecto iglesia); Antonio Estruch y Bros (pinturas); Padre Luis Botta (dirección obra)

El origen del conjunto se remonta a 1898, cuando Lucila Bombal cede estos terrenos a los hermanos salesianos, quienes, a partir de un diseño inicial del padre Botta, encargan el templo a Ernesto Vespignani. Las alas ladrilleras con patios, destinadas a casa parroquial y Escuela de Enología (4/5) –la más antigua de la provincia–, enmarcan el atrio de la iglesia, cuya fachada de inspiración neorrománica es de torre central con rosetón, campanario, reloj y cupulín, combinando sillería revocada con paños de ladrillo visto (1). La nave principal está cubierta por una bóveda de cañón de chapa estampada con gajos sobre el altar (7), mientras que las laterales presentan cúpulas con ángeles en las pechinas (3). El dispositivo escenográfico se realza mediante frescos en los lunetos y *trompe-l'oeil* a ambos lados del altar mayor, con imágenes alusivas a la orden, y una decoración muraria de esténcil y estucos símil mármol en los pilares (2/3/6). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

CATEDRAL DE LA INMACULADA CONCEPCIÓN







Ubicación: Rivadavia 740 y Pringles, San Luis, San Luis

Años: 1883-1908 (construcción); 1924 y 1944 (torres)

Autores: Ing. José Pedro Luzzetti (proyecto); Mateo Cerezo (pinturas altar mayor y bóveda); Libero Pierini (frontispicio)

En 1869 se establece por ley la construcción del templo, encargándose presumiblemente los planos al ingeniero José Pedro Luzzetti. La fachada presenta esbeltas torres flanqueando un pórtico neoclásico corintio de orden hexástilo elevado sobre un podio, con frontón triangular ornado con modillones y frisos decorados con cintas y guirnaldas y un frontispicio que ilustra la vida de San Luis Rey de Francia, obra de Líbero Pierini (1/4). La planta es de cruz latina con tres naves prolongadas en capillas que amplían la secuencia de espacios transversales (2). La central, con pilastras de mármol y púlpito de ónix, está cubierta con bóveda de cañón, y las laterales con cúpulas esféricas con pinturas radiales con medallones en las pechinas. Sobre el crucero se dispone una gran cúpula decorada con casetones y un presbiterio con retablo de madera y bóveda decorada por Mateo Cerezo con el tema de la Asunción de la Virgen. **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1: CEDODAL // 2/3: AGN // 4: Facundo de Zuviría).

CAPILLA DE LA INMACULADA CONCEPCIÓN


2


3


4


5

Ubicación: Elflein 210, San Carlos de Bariloche, Río Negro

Años: 1906 (construcción); 1951 (naves laterales); 1973 (traslado); 1981 (reformas)

Autores: Primo Capraro (nave central); Horn Capraro (construcción)

Primer templo católico de la ciudad, la nave central corresponde a la obra original del italiano Primo Capraro. Con acceso al norte, la capilla se sumó a la arquitectura maderera que acompañó el poblamiento de la Colonia Nahuel Huapi, origen de la Bariloche actual. Fue edificada sobre pilotes, con estructura de entramado revestida en tejuela de alerce de cabeza circular. El volumen básico con techo a dos aguas fue complementado con torre campanario y ornamentos en hastiales y aleros que denotan la influencia estética y simbólica del Gótico (1 a 4). El interior está cubierto con una bóveda de cañón corrido (5). Cuando se decidió trasladarla a otra localización, sobre la loma glaciaria urbana, se la montó sobre rieles sin desarmarla, pero girándola de modo que el acceso quedara al sur, protegido de los vientos dominantes. Reformas posteriores afectaron su materialidad, no así su significación histórica y social. **Liliana Lolich**. (Fotos: 1 a 3: Liliana Lolich // 4/5: Marcela Cerruti).

MANZANA SALESIANA


1


4


2


3


5

Ubicación: Yrigoyen 27, Viedma, Río Negro

Años: 1884-1889 (colegio San Francisco); 1892 (capilla María Auxiliadora); 1905-12 (catedral); 1979 (torres catedral)

Autores: R. P. Pedro Juan Aceto Giovanni (proyecto colegios); P. Giovanni y Arq. Ernesto Vespignani (proyecto catedral); Antonio Patriarca o Petrarca (construcción catedral)

Monumento Histórico Nacional (1989)

La conocida como "Manzana Salesiana" (4/7/9) testimonia la creación del Vicariato Apostólico de la Patagonia Septentrional en 1883. El padre Pedro Juan Aceto Giovanni (1853-1931) realiza los planos y dirige la construcción de los colegios de varones y de niñas, así como de la Casa de Misión, la iglesia y la Sala del Obispo. El colegio San Francisco, de varones, se erige con estructura de hierro y bovedilla de ladrillos, ampliándose luego para incorporar Artes y Oficios y escuela agrícola. Asimismo, Aceto decora y pinta el interior de la capilla del Vicariato, hoy integrada al Museo Salesiano "Cardenal Cagliero" (10). Completaban el conjunto la iglesia y el hospital de San José, luego reemplazado por la sede del Obispado, proyecto neocolonial del arquitecto Olivares. También será demolido el colegio de niñas, conservándose sólo la capilla de María Auxiliadora, decorada con pinturas murales. Predomina el lenguaje neorrenacentista italiano con fachadas de ladrillo visto, destacándose como

6









elemento distintivo una torre octogonal destinada a observatorio astronómico (6/8). Todo el conjunto se integra a la plaza principal de Viedma, formando la catedral parte sobresaliente de la mencionada Manzana Salesiana de la ciudad. El nuevo edificio vendrá a reemplazar a una antigua iglesia erigida en 1870, la que será reconstruida tras sufrir un incendio para quedar, finalmente, destruida por la devastadora inundación de 1899. El padre Aceto iniciará el proyecto del nuevo templo, al que se sumarán los cambios introducidos por el sacerdote arquitecto Ernesto Vespignani (1861-1925) en 1901, tiempo después de hacerse cargo de la Oficina Central de Arquitectura Salesiana. De planta basilical y notable eclecticismo, la volumetría general –que denota influencias del Románico lombardo– fue posiblemente ideada por el padre Aceto. La fachada neorrenacentista está inspirada en la de la iglesia de la Santísima Trinidad, en el Monte Pincio de Roma, a la que Vespignani agregará un pórtico neoclásico (1 a 3), mientras que para el interior diseña una cúpula similar a la del Santuario de María Auxiliadora, en Turín (5). En cuanto a la construcción de las torres, concluirá muy tardíamente, recién en 1979. En 1935 el templo es elevado al rango de catedral. **Liliana Lolich.** (Fotos: 1 a 6 y 8 a 10: Liliana Lolich // 7: CEDODAL).

CAPILLAS PROTESTANTES GALESAS


1


2


3


4


5


6

En 1865 llegaron los primeros inmigrantes galeses a Puerto Madryn, Chubut. Tras radicarse en el valle inferior del río Chubut, en 1888 nuevos contingentes colonizaron también el valle cordillerano. Las capillas galesas se destacan por cumplir funciones religiosas, sociales y educativas y configurar un sistema de integración, ligado a su ubicación a distancias regulares de 10 kilómetros. Aún perduran dieciocho. Las primeras se erigieron con adobe y techo de barro y paja; más tarde, con ladrillo cocido visto y mortero de barro. De influencia fundamentalmente neogótica en buena parte de los casos, predomina la crujía simple, aunque también las hay con planta en "L" o "Z", techo a dos aguas y cubierta de chapa metálica. El interior, desprovisto de imágenes, suele tener una división entre *vestry*, de menor tamaño, y *capel*, con sector de bancos continuos asignados por familia y con *pulpud*, donde destacan la biblia y el órgano. San David es la única iglesia; con acceso lateral, tiene mojinete con espadaña, campanario y cruz. Fotos 1/2 y 7 a 9: capilla Bethel Nueva (1912-1914), Gaiman, construida por Jack Jones en el mismo terreno y próxima a Bethel Vieja (1880), con trabajos de carpintería a cargo de Llewelyn Griffiths y Egryn Evans. Vistas general exterior y de la nave interior con cielorraso de madera;



7


8


9


10


11


12


13


14


15

detalles ojivales en las trabas de ladrillo y aberturas y del equipamiento del presbiterio. Foto 3: vista del frente ladrillero de la capilla Seion (1888) de Bryn Gwyn, en Gaiman, con contrafuertes esquineros y centrales enmarcando ventanas de ojiva. Sus constructores fueron Lewis P. Jones y Evan Roberts. Fotos 4/10: vista general y detalle de la capilla de Salem (1912) en La Angostura, Gaiman, construida con elementos industrializados, con techos y paredes de chapa de cinc con cenefas de madera. Su constructor fue Derfel Roberts, ayudado por James Rowland y su hijo Ioan. Fotos 5/6/13/14: Iglesia Anglicana de San David (1917) de Maes Teg, Dolavon. Vista lateral en donde se visualizan los volúmenes adicionados del vestíbulo de acceso y el testero del presbiterio; detalles del herraje de la puerta, de la torre campanario con cupulín y del órgano. Fotos 11/12: detalle neogoticista de la puerta y vista del frente ladrillero de la capilla Moriah (1880) y su sacristía, en las afueras de Trelew. Foto 15: vista parcial del frente de ladrillo visto y cubierta de chapa de la capilla Nazareth (1891), en el área de Drofa Dolug, a unos 13 km. de Trelew. Su nombre bíblico fue sugerido por el pastor David Lloyd Jones, siendo construida por Evan Jones. **María Belén Goytía**. (Fotos: 1/2/ y 4 a 15: María Belén Goytía / 3: CEDODAL).

CATEDRAL DE NUESTRA SEÑORA DE LUJÁN


1


4


2


3


5


6

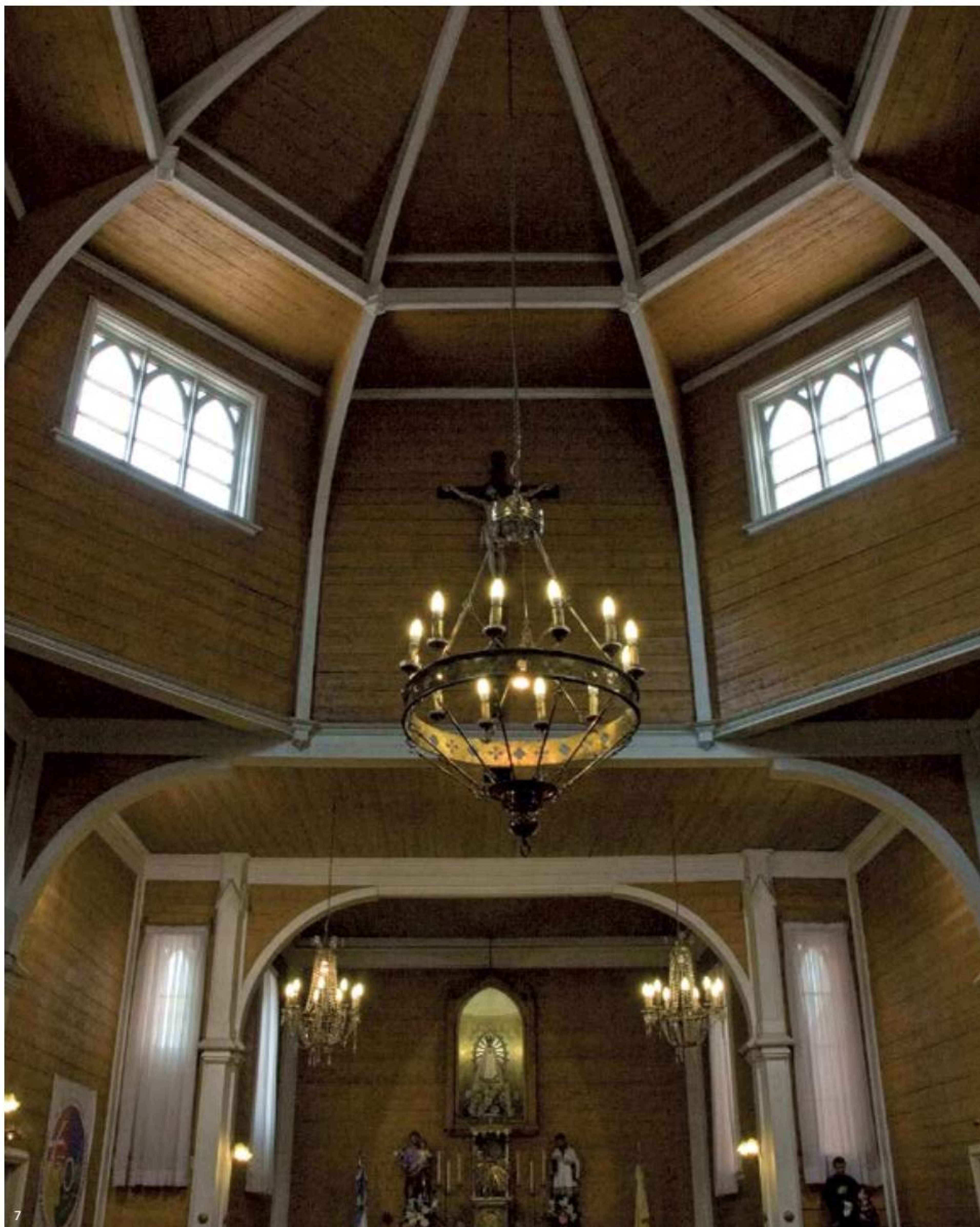
Ubicación: San Martín 739, Río Gallegos, Santa Cruz

Años: 1899-1900 (construcción), 1903-04 (fachada y campanario), 1985 (restauración)

Autores: Padre Juan Bernabé (proyecto y dirección); indígenas selk'nam y carpinteros chilenos y argentinos (construcción)

Monumento Histórico Nacional (1989)

Al trasladarse en 1887 la capital del Territorio Nacional desde Puerto Santa Cruz a Río Gallegos, la Prefectura Apostólica de la Patagonia Meridional y Tierra del Fuego encomienda al padre Bernabé la construcción del primer templo. Tras haber creado el aserradero de la misión San Rafael en la isla Dawson, al sur de Chile, preparó allí los materiales aprovechando la abundancia de lenga y otras maderas del bosque nativo. La obra fue realizada con estructura de entramado revestida con tablas horizontales, sobre las cuales se aplicó luego chapa metálica al exterior: lisa en la fachada –incluidas molduras– y ondulada en el resto (1/2/4/6). El interior está íntegramente revestido en lenga (5). De carácter ecléctico y con planta en cruz latina, posee dos sacristías, crucero con cúpula octogonal con ventanas para iluminación natural (3/7), coro y torre-campanario sobre el ingreso. **Atilio Bentivoglio y María Laura Levati**. (Fotos: 1 a 3 y 5 a 7: Eduardo Aguirre // 4: Facundo de Zuviría).



7

CAPILLA DE NUESTRA SEÑORA DE LA CANDELARIA Y MISIÓN SALESIANA DE SANTO DOMINGO


1


2


3


4


5

Ubicación: Ruta Nacional Nº 3 km. 2.800, Río Grande; Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

Años: 1898 (capilla); 1909 (campanario)

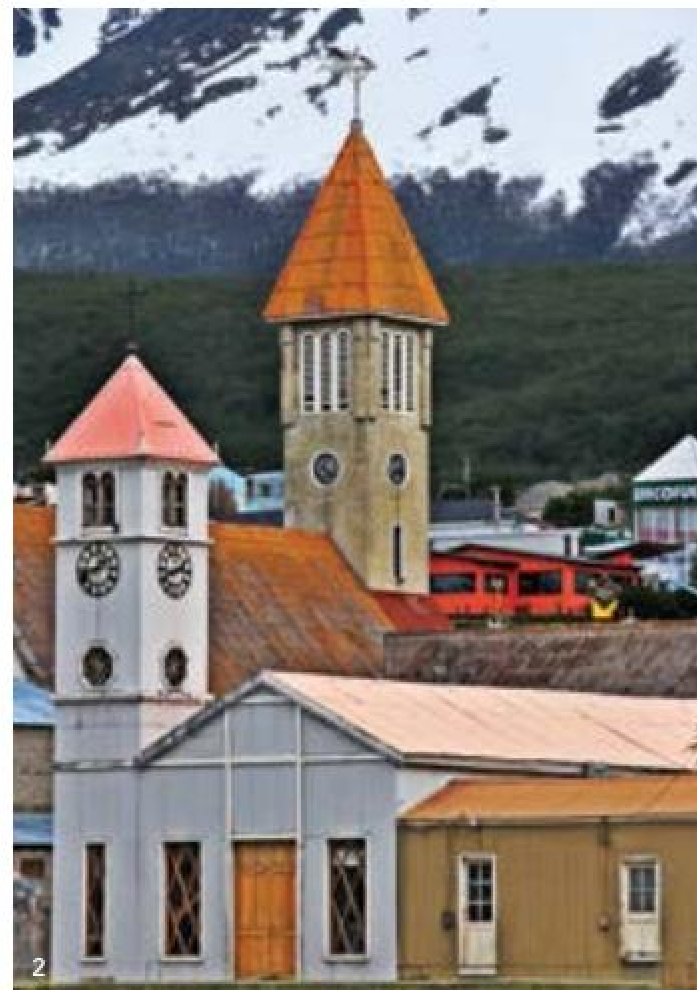
Autor: Padre Juan Bernabé (proyecto y dirección)

Monumento Histórico Nacional (1983)

Tras recorrer la isla en varias oportunidades, el misionero salesiano José Fagnano elige en 1893 la costa norte del Río Grande para levantar un pueblo indígena que llama La Candelaria, participando de su construcción el sacerdote arquitecto Juan Bernabé. En 1896 un incendio destruye las instalaciones, que se trasladan luego unos 11 km. al norte de su anterior ubicación, siendo reinauguradas el 11 de septiembre de 1898. La capilla tiene planta cruciforme con dos pequeñas salas anexas al altar central (5). El hall de acceso está coronado por un frontis que incluye la torre del campanario (1 a 4). La estructura de muros y techos es de madera, al igual que las carpinterías, y está revestida con chapa de hierro acanalada. En su interior hay imágenes talladas en madera, utensilios litúrgicos antiguos, reclinatorios y tres armonios. El conjunto se completa con la Casa de la Misión y el Taller de las Hermanas, a ambos lados del templo (2). **Leonardo Lupiano**. (Fotos: Walter Wozniak).

CAPILLA DE NUESTRA SEÑORA DE LA MERCED









Ubicación: Avenida Maipú 939, Ushuaia; Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

Años: 1898 (inauguración); 1996-1998 (restauración)

Autor: Padre Juan Bernabé

Monumento Histórico Nacional (1999)

En diciembre de 1898 se inaugura en Ushuaia un pequeño templo consagrado a Nuestra Señora de la Merced, construido por iniciativa del gobernador Pedro Godoy; éste funcionará hasta 1949, fecha en que se habilita una iglesia mayor con idéntica advocación (2/3). La antigua capilla (1/4) fue construida por carpinteros locales con estructura de madera, estando revestidos sus muros exteriores y techos con chapa de hierro acanalada. Tiene una sola nave de 15 m. de largo por 11 m. de ancho, y un hall de acceso de 2,40 m. que ocupa todo el frente. La torre del campanario, ubicada sobre la fachada principal, tiene 14,50 m. de alto. En oportunidad de su centenario (1998) fue puesta en valor y reabierta al culto. El retablo interior fue realizado tomando como base fotos antiguas del original. Se conservan, además, algunos objetos religiosos antiguos realizados por internos del presidio local. **Leonardo Lupiano**. (Fotos: 1: AGN // 2: Walter Wozniak // 3/4: Facundo de Zuviría).

CATEDRAL IGLESIA DE CRISTO / IGLESIA DE SANTA MARÍA


1


2


3


4

Ubicación: Puerto Argentino, Islas Malvinas; Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur

Años: 1890-1892 (catedral anglicana); 1898-1899 (iglesia católica)

Autor: Arq. Arthur Blomfield (catedral anglicana)

El culto religioso cuenta en Puerto Argentino con dos interesantes edificios –el de la catedral anglicana (3/4) y el de la iglesia católica de Santa María (1)–, ambos visiblemente anclados en la tradición constructiva británica. La catedral se inscribe en la corriente del Historicismo Medievalista del período victoriano, destacándose en tal sentido la disposición asimétrica de la robusta torre reforzada con contrafuertes, la típica presencia de la piedra y el ladrillo, las vidrieras ojivales y la bóveda interior de madera oscura. A su vez, el templo católico es un edificio prefabricado en Inglaterra y luego asentado en su lugar de destino; tanto su sistema constructivo cuanto ciertos detalles ornamentales del conocido como "Gótico carpintero" son muy representativos de la Revolución Industrial inglesa, pudiendo observárselos asimismo en la arquitectura ferroviaria y en la doméstica del Tigre. **Alberto Petrina**. (Fotos: 1: Cortesía Masa Argentina SA // 2: Jorgelina Pedrueza // 3/4: Pablo Cepero).

INFRAESTRUCTURA, INDUSTRIA Y SERVICIOS

ESTACIÓN TERMINAL PLAZA CONSTITUCIÓN DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL SUD (FERROCARRIL GENERAL ROCA)


1


2

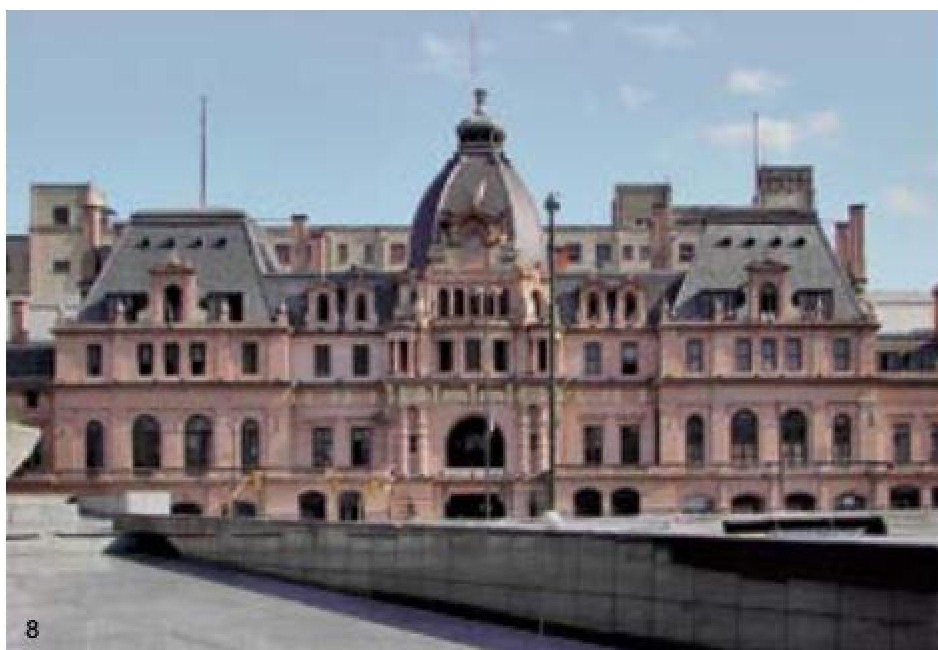

3


4


5


6


7


8



9

Ubicación: Brasil 1128-36, Buenos Aires

Años: 1864-1865 (edificio I); 1883-1885 (edificio II); 1898-1908 (edificio III y andenes); 1924-1931 (construcción parcial edificio IV)

Autores: Arqs. Parr, Strong & Parr (edificio II); Arqs. Paul Bell Chambers y Louis Newbery Thomas (edificio III); Christiani & Nielsen (construcción edificio IV)

El auge de la expansión ferroviaria a fines del siglo XIX genera la consecuente necesidad de readecuar las estaciones terminales; es así que el primer edificio de esta estación es reemplazado en 1885 por otro de mayor envergadura, cuyo proyecto es realizado en Londres por el estudio Parr, Strong & Parr; éste será luego modificado por los arquitectos Chambers & Thomas (1898-1908), de destacada actuación en nuestro país. La fachada sobre Brasil, propia del Academicismo francés (interpretado a la inglesa), exhibe una señalada simetría y contundentes mansardas cubiertas con pizarra (2/5/8/10), a la par que la nueva tecnología permite la construcción de andenes con naves y estructuras de hierro que cubrían luces impensadas hasta la época. La fachada sobre la calle Hornos (3) y la gran bóveda de cañon corrido que cubre el hall (6) forman parte del proyecto monumental de reedificación ejecutado parcialmente (1924-1931). **Fermín Labaqui** y **Juan Pablo Pekarek** (Fotos: 1/3 a 10: Sergio López Martínez // 2: AGN).



CONJUNTO MONUMENTAL FERROVIARIO DE RETIRO



1



2

Con el incendio de la Estación Central en 1897, las terminales ferroviarias se desplazaron del centro de la ciudad, concentrándose las del norte en el bajo Retiro. Allí el Ferrocarril Central Argentino hizo uso de la vieja estación del Ferrocarril del Norte, y tras fusionarse con el Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario en 1908 encaró para ambas redes la construcción de la paradigmática terminal de Retiro. Tras su inauguración en 1915 se consolidó el mayor complejo ferroviario del país (1), que incluye las cabeceras de los ferrocarriles Central Córdoba (1915) y Buenos Aires al Pacífico (1912). Excepto la última, las estaciones fueron reedificadas a gran escala para adaptarse al creciente tráfico de pasajeros, siguiendo los modelos europeos desarrollados en el siglo anterior, cuyos complejos programas edilicios combinan el valor simbólico de la arquitectura ecléctica con los notables alcances prácticos de las innovaciones técnicas. Bajo esquemas en "T", las cabeceras de Retiro exhiben un destacado conjunto de fachadas monumentales de estilos tradicionales –predominantemente eduardiano y *Beaux-Arts*–, detrás de las cuales una secuencia de grandes vestíbulos transversales termina por revelar la imagen de las grandiosas naves metálicas cubriendo los andenes (2/3). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos 1: Alejandro Leveratto // 2: Archivo Borra // 3: Diego Eidelman).

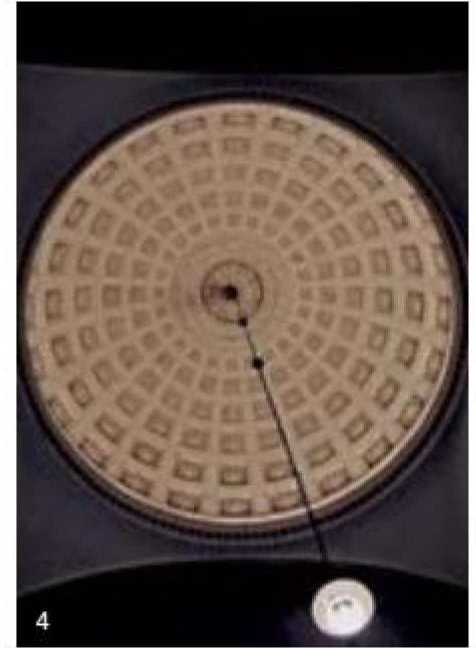

3

ESTACIÓN TERMINAL RETIRO DEL ANTIGUO FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO (FERROCARRIL GENERAL MITRE)


1


2


3


4


5


6


7


8


9


10

Ubicación: Avenida Dr. José Ramos Mejía 1358-1398, Buenos Aires

Años: 1908 (proyecto); 1909-1915 (const.)

Autores: Arqs. Eustace L. Conder y Sydney G. Follett (proyecto); Alejandro Hume, Scott & Hume (empresa construct.); Ings. Reginald Reynolds y Charles Dudley (dirección)

Monumento Histórico Nacional (1997)

Esta espléndida estación es un perfecto ejemplo del desarrollo alcanzado por el sistema ferroviario en el país a inicios del siglo XX. Proyectada al modo de las grandes terminales europeas, contaba con una compleja infraestructura para cargas y confitería de gran lujo para los pasajeros (10). El proyecto de Conder & Follett presenta una fachada académica de vertiente eduardiana, en la que se destaca el elegante acceso levemente curvo rematado por una cúpula de tambor cuadrado (1/9). El hall central se resuelve con vigas metálicas que salvan grandes luces, lo que le otorga una imponente majestuosidad (2), destacándose las boleterías revestidas en cerámica esmaltada (5/6). Pero por sobre todo sobresalen las dos inmensas naves metálicas que cubren los andenes, obra de la firma inglesa Francis Morton & Co., que convirtieron a la estación en la más importante de América Latina por su tamaño y sus adelantos tecnológicos (3/11). **Fermín Labaqui.** (Fotos: 1: Jorge Tartarini // 2 a 8/11: Sergio López Martínez // 9/10: AGN).



ANEXOS DEL ANTIGUO FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO (FERROCARRIL GENERAL MITRE)

ACTUAL MUSEO DE ARQUITECTURA Y DISEÑO "JULIO KESELMAN"
ACTUAL MUSEO NACIONAL FERROVIARIO "RAÚL SCALABRINI ORTIZ"


1


2

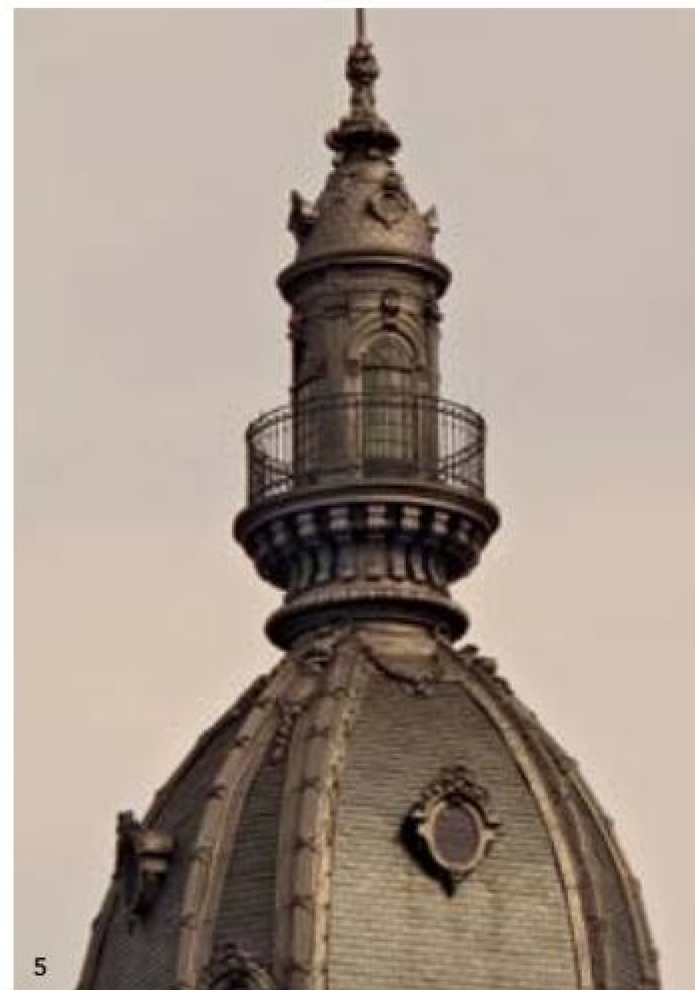

3

Las instalaciones del Ferrocarril Central Argentino en Retiro fueron inauguradas hacia 1915; encabezado por la terminal monumental, el conjunto arquitectónico abarca cabinas de señales, puentes peatonales, galpones y surtidores de locomotoras, entre otros edificios anexos que comparten un código formal y constructivo bajo las líneas de la tradición funcional inglesa. El depósito de agua, con muros exteriores de ladrillo y una estructura interior metálica, soporta cinco niveles de bovedilla y un tanque superior de hormigón armado con capacidad para 200.000 litros. El edificio fue refuncionalizado en 2000 para albergar el primer museo argentino destinado a difundir, preservar y exponer los valores de la Arquitectura, el Diseño y el Urbanismo (1). Las obras estuvieron a cargo de un equipo de arquitectos que incluía al creador de la institución, Julio Keselman. En cuanto al Museo Nacional Ferroviario (2/3), se estableció en un depósito ladrillero en el mismo predio con motivo de la exposición de 1968 en la estación Retiro. Su colección relata la historia del ferrocarril argentino desde 1857 e incluye una sala que rinde homenaje a Raúl Scalabrini Ortiz, defensor de la soberanía económica argentina y destacado ideólogo de la nacionalización de los ferrocarriles. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Diego Eidelman).

ESTACIÓN TERMINAL RETIRO DEL ANTIGUO FERROCARRIL CENTRAL CÓRDOBA (FERROCARRIL GENERAL BELGRANO)


1


4


5


2


3



6

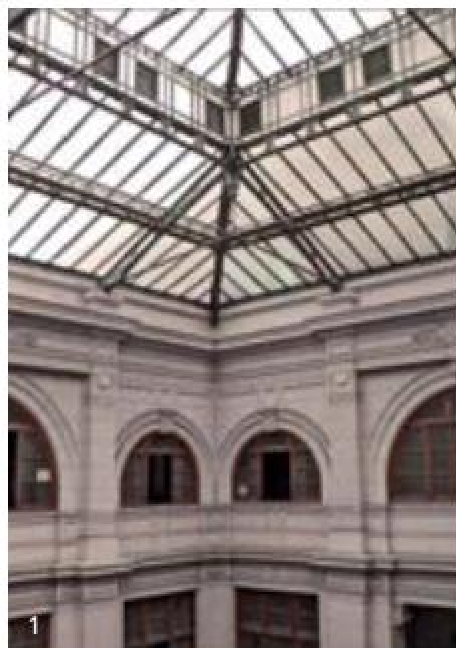
Ubicación: Avenida Dr. J. M. Ramos Mejía 1430, Buenos Aires

Años: 1909-1912 (construcción edificio original); 1914-1915 (ampliación y reforma)

Autores: Arqs. Louis Faure Dujarric y Robert Russell Prentice (proyecto ampliación y reforma)

La empresa "Ferrocarril Central Córdoba-Extensión a Buenos Aires" habilitó en 1912 el servicio desde Rosario, fusionado un año más tarde a la red del Central Córdoba. Bajo un lenguaje academicista *Beaux-Arts*, los arquitectos Faure Dujarric y Prentice unificaron las distintas alturas del edificio original, que constaba de alas laterales bajas con accesos secundarios flanqueando un cuerpo central saliente de tres niveles. Tras la construcción del cuarto nivel se añadieron un acentuado cornisamento, una mansarda con buhardillas y una cúpula (1/4/5), elementos que destacan a la estación junto a la terminal del Ferrocarril Central Argentino (2). Jerarquizada por el retranqueo de la fachada, una marquesina de hierro de estilo *Belle Époque* (6) protege el acceso principal a los andenes, cubiertos por una estructura reticulada que descansa sobre columnas metálicas con capiteles ornamentales (3). **Juan Pablo Pekarek.** (Fotos: 1/3/5/6: Sergio López Martínez // 2: Walter Pagliardini // 4: AGN)

ESTACIÓN TERMINAL ONCE DE SEPTIEMBRE DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL OESTE DE BUENOS AIRES (FERROCARRIL SARMIENTO) / ANTIGUA BOLSA DE CEREALES


1


4


2


3



5


6

Ubicación: Avenida Pueyrredon 140-164 , Bartolomé Mitre 2815 y Tte. Gral. Juan Domingo Perón, Buenos Aires

Años: 1896 (inauguración estación); 1899 (Bolsa de Cereales); 1906-1907 (ampliación y unificación de edificios)

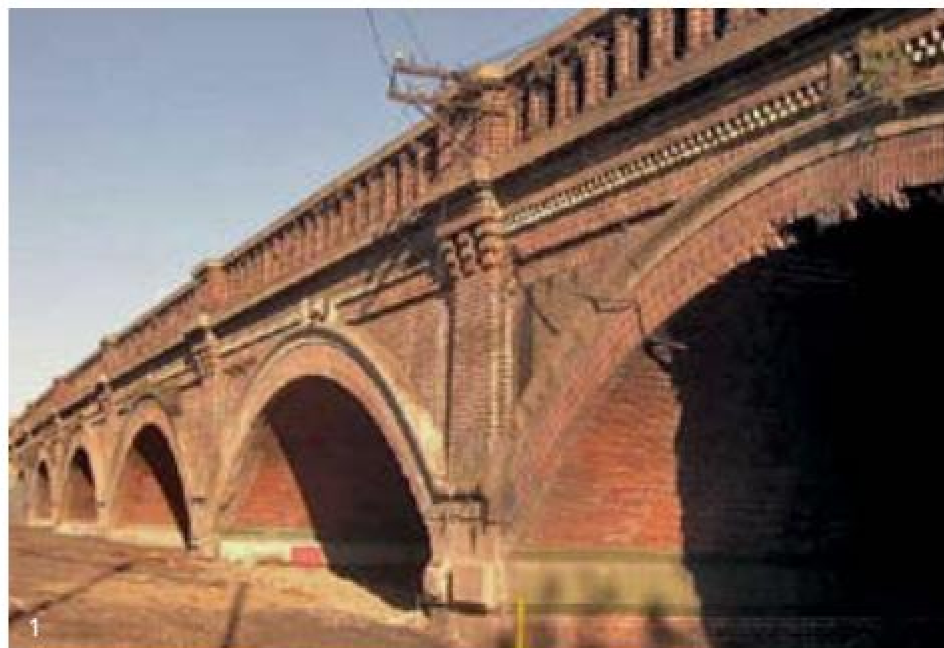
Autor: Arq. Johannes Jacobus Doyer (estación, ampliación y unificación)

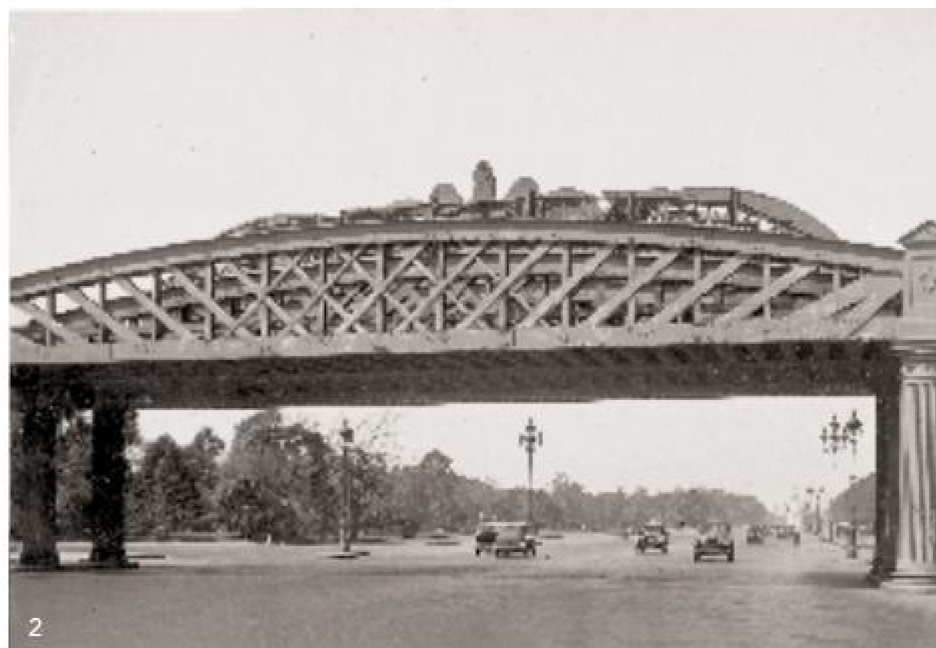
El antiguo Ferrocarril del Oeste tuvo una primera estación, pronto reemplazada por otra de mayor tamaño y complejidad. Separada por un generoso espacio que servía de acceso a pasajeros y carruajes se encontraba la sede de la antigua Bolsa de Cereales. La actual estación resulta de la unificación de ambos edificios por medio de un gran volumen central que estructura la fachada a través de un cuerpo más alto que los laterales, el que plantea una axialidad académica típica y está coronado por un grupo escultórico alegórico de la Agricultura (4/5). El gran hall está dominado por una majestuosa escalera revestida en mármol que conduce a las oficinas de la administración (1/2/6), distribuidas en corredores que aprovechan la luz natural que penetra por las claraboyas (7). El aspecto funcional de estos espacios se completa con la presencia de revestimientos cerámicos esmaltados, balconeos y puentes metálicos (3). **Fermín Labaqui.** (Fotos: 1 a 3 y 5 a 7: Sergio López Martínez // 4: AGN).



7

ESTACIÓN PALERMO Y VIADUCTO DEL ANTIGUO FERROCARRIL DE BUENOS AIRES AL PACÍFICO (FERROCARRIL GENERAL SAN MARTÍN)


1


2


3


4


5


6


7


8

Ubicación: Avenida Santa Fe 4685 y Avenida Juan B. Justo, Buenos Aires

Años: 1888 (estación original); 1905-1909 (estación); 1901-1909 (arcos y viaductos)

Autor: Oficina Técnica del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico

La extensión de la línea inglesa en 1888 hasta la Capital promovió el desarrollo urbano y el comercio vitivinícola con la región de Cuyo, estableciendo las primeras bodegas en su nueva cabecera a la vera del arroyo Maldonado y la avenida Santa Fe. El acceso a Retiro se resolvió mediante un empalme provisorio, reemplazado en 1912 por el monumental viaducto de mampostería con 116 arcos y 19 puentes que atraviesan el Parque de Palermo (1/2/4/5). La nueva estación a nivel presenta una fachada neorrenacentista, con arcos de medio punto y cornisamentos superiores (3); bajo el puente ferroviario de hierro se accede al vestíbulo, provisto de una escalinata y una gran columna dórica de hierro (6). En cambio, en el nivel superior de los andenes domina una impronta ladrillera y pintoresquita, alternando el uso característico de elementos seriados en madera, como *pan de bois*, cenefas, cresterías y cerchas en los hastíales (7/8). **Alejandro Gregoric**. (Fotos: 1/3/5 a 8: Jorge Tartarini // 2/4: AGN).

TALLERES Y COLONIA SOLA DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL SUD



1



2

Ubicación: Australia 2725-2787 y Perdriel, Buenos Aires

Años: 1889-1890

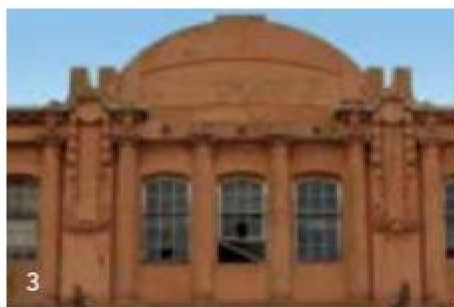
Los primeros talleres del Ferrocarril del Sud funcionaron en un predio adyacente a la estación Avellaneda, entre la Avenida Pavón y el Riachuelo. Hacia 1877 se compran los terrenos de Sola con el fin de trasladar allí los talleres y establecer una estación de cargas, inaugurándose los primeros galpones en 1882. Debido al crecimiento de la empresa, y resultando insuficientes las instalaciones de Barracas, se resuelve en 1898 encarar la construcción de los nuevos Talleres Banfield, quedando Sola como estación de cargas. La Colonia comprende cuatro pabellones exentos semejantes, destinados a vivienda de los empleados (2). Construidos hacia 1890, son representativos de la tradición funcional británica, con uso de ladrillo a la vista en los muros, chimeneas del mismo material, techos de tejas en pendiente y falsos *pans de bois* en los hastiales. Es de notar la utilización de galerías perimetrales tanto en la planta baja como en la alta (1). **Adolfo Brodaric**. (Fotos: Fermín Labaqui).

ESTACIÓN HIPÓLITO YRIGOYEN DEL FERROCARRIL GENERAL ROCA

ESTACIÓN BARRACAS DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL SUD


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Juan Darquier 961 entre Villarino y Osvaldo Cruz, Buenos Aires

Año: 1907

Autores: Arqs. Paul Bell Chambers y Louis Newbery Thomas

A raíz de la construcción de las vías de alto nivel entre Plaza Constitución y Avellaneda, surge la necesidad de un nuevo edificio para la Estación Barracas (parte de la antigua estación subsiste en el predio lindero de Villarino 2378, y según algunas opiniones es una de las construcciones ferroviarias más antiguas de la ciudad). El edificio actual, proyecto del arquitecto inglés Chambers y de su colega norteamericano Thomas, consta de dos niveles (4/5). Se levanta sobre un pasaje de una cuadra y está escoltado por dos puentes de hierro sobre las laterales Villarino y Osvaldo Cruz (1). En el piso bajo se ubican los accesos y la boletería y en el alto la sala de espera, andenes y refugios (2/6). No faltan en él elementos de la arquitectura británica, como el uso de ventanas a guillotina (3) y cielorrasos de madera. El conjunto rememora en diversos detalles ornamentales al Modernismo de la Escuela de Glasgow. **Adolfo Brodaric.** (Fotos: 1/2/3/5/6: Sergio López Martínez // 4: AGN).

ANTIGUA ESTACIÓN BUENOS AIRES DE LA COMPAÑÍA GENERAL DE FERROCARRILES EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (FERROCARRIL GENERAL BELGRANO)





Ubicación: Suárez, Lafayette, Avenida Vélez Sarsfield y Olavarría; Buenos Aires

Años: 1906 (proyecto nueva estación y construcción estación provisoria); c. 1909 (construcción ala Suárez)

Autor: Arq. Fernando Dieudonné (proyecto)

Este ferrocarril de trocha angosta fue fundado por el belga Casimiro de Bruyn y el ingeniero argentino Rómulo Otamendi. Fue autorizado por la Nación en 1904, comenzando las obras proyectadas por el ingeniero francés León Gerodías en 1906. El ramal principal era el Buenos Aires-Rosario, que se inauguró en 1907, y en conjunción con el F.C. de Santa Fe llegó a Bolivia en 1908. La Estación Buenos Aires, terminal de la compañía de capitales franco-belgas, preserva aún su primer edificio provisorio, un chalet prefabricado de madera. Entre 1906 y 1907 Fernando Dieudonné proyecta una estación terminal monumental *Beaux Arts* que parecería inspirada en el *Pavillon de l'Horloge* del Louvre, obra del arquitecto Jacques Lemercier. De este proyecto, con fachada principal sobre Vélez Sarsfield (2), se llegó a construir solamente la extensa ala paralela a la calle Suárez (1/3), que se utilizaría para oficinas. **Adolfo Brodaric**. (Fotos: 1: AGN // 2: **Revista de Arquitectura** N° 42 // 3: Sergio López Martínez).

ESTACIÓN FLORES DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL OESTE DE BUENOS AIRES (FERROCARRIL SARMIENTO)


1


2


3


4


5


6


7


8


9


10

Ubicación: Hugo del Carril 2551 entre Bolivia y General José Gervasio Artigas, Buenos Aires

Año: 1885 (inauguración)

El "Ferro Carril del Oeste en Buenos Ayres", el primero del país, hizo su viaje inaugural entre las estaciones del Parque –en la manzana del actual Teatro Colón– y Floresta en agosto de 1857. La primera estación Flores se levantó a la altura de la calle Caracas y en 1864 fue trasladada a su actual ubicación, quedando habilitado el segundo edificio. El que nos ocupa –el tercero– se inauguró en 1885. Está compuesto por un volumen central de dos niveles flanqueado por dos alas laterales de una planta (1/8). Exhibe características del Renacimiento francés, aunque replanteado por la arquitectura victoriana, y está rematado por una mansarda de pizarra con lucarnas de zinc (1). En el cuerpo central se destacan el remate con el monograma FCO y dos torretas esquineras (2/7). Es notable el cerramiento en madera de las boleterías. En el andén a Once hay un refugio maderil, sucesión de siete mojinetes sostenidos por columnas de hierro (4/6). **Adolfo Brodaric**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ESTACIÓN COGHLAN DEL ANTIGUO FERROCARRIL DE BUENOS AIRES Y ROSARIO (FERROCARRIL GENERAL MITRE)


1


2



3


4


5



6


7


8


9


10

Ubicación: Estomba 2649 y Nahuel Huapi, Buenos Aires

Año: 1891 (inauguración)

Este ramal Belgrano R-Tigre fue concedido por el Congreso a Emilio Nouguier en 1887, transfiriéndose a la Compañía Nacional de Ferrocarriles Pobladores –integrada, entre otros, por Thomas Duggan y Eduardo Casey– en diciembre de 1888. La construcción comenzó en abril de 1889, por lo cual es probable que lo que a arquitectura se refiere haya sido generado por esta empresa. Desconocemos al autor, pero podría afirmarse que la mayoría de las estaciones del llamado Tren del Bajo surgieron del mismo tablero. En agosto de 1890 adquiere la compañía el Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario, inaugurando la sección Coghlan-Bartolomé Mitre en febrero de 1891. El edificio pintoresquista tiene características del estilo Gótico británico –ventanas ojivales, tréboles (1)–. Es destacable el puente peatonal de hierro instalado en 1905 y fabricado en Glasgow por la firma *Arrol Brothers* (2/4/6/8/10), así como el refugio maderil sobre el andén a Retiro (5/9). **Adolfo Brodaric**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ESTACIÓN VILLA DEL PARQUE DEL ANTIGUO FERROCARRIL DE BUENOS AIRES AL PACÍFICO (FERROCARRIL GENERAL SAN MARTÍN)







Ubicación: Pedro Lozano 3140-50, Ricardo Gutiérrez y Cuenca, Buenos Aires

Año: 1907

En el ramal que hacia 1912 uniría Retiro con Pilar, el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico construyó entre 1904 y 1910 un conjunto de estaciones intermedias, en las que la tradición funcional inglesa se conjuga con un gusto pintoresquista acorde al carácter de los florecientes barrios suburbanos. La coherencia tipológica y estilística de la serie se hace especialmente visible en El Palomar, Santos Lugares y Villa del Parque (1); siguiendo una planta en "I", esta última estación consta de un volumen central paralelo a las vías, destacado por el mirador con tejuelas de zinc (1 a 3) y flanqueado por dos cuerpos transversales con gabletes decorados con *pan de bois* aparente (4). El uso de cubiertas inclinadas con guardamalletas ornamentales de madera en los andenes (3) marca uno de los patrones de la serie, resuelta con elementos estandarizados pertenecientes al característico sistema integral de la arquitectura ferroviaria británica. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).

TALLERES LINIERS DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL OESTE DE BUENOS AIRES (FERROCARRIL SARMIENTO)



2



3

Ubicación: Autopista Perito Moreno, Reservistas Argentinos, vías del Ferrocarril Sarmiento e Yrigoyen, Buenos Aires

Años: 1901-1904

El origen de los talleres ferroviarios de Liniers está vinculado al traslado hacia la Capital de otro gran complejo de reparaciones y mantenimiento: los talleres de Tolosa que servían al antiguo Ferrocarril del Oeste. Éste es adquirido en 1889 por la compañía británica *The Buenos Ayres Western Railway Limited*. En 1901 se aprueba el proyecto para el nuevo complejo, instalándose allí las tres primeras mesas giratorias, del tipo Decauville; en 1902 comienza la construcción de los principales edificios y un año más tarde la de diversos talleres. El conjunto se estructura a partir de la playa central de maniobras, enmarcada por los talleres más importantes (3) –en el "Central" funcionaba la reparación de locomotoras, la fundición y la herrería– y el edificio de la administración (1). Inaugurado en 1904, el complejo seguirá ampliándose con viviendas para los operarios y empleados jerárquicos y nuevas dependencias como depósitos y silos (2). **Fermín Labaqui**. (Fotos: Diego Eidelman).

LÍNEA "A" DE SUBTERRÁNEOS DE LA ANTIGUA COMPAÑÍA DE TRANVÍAS ANGLO-ARGENTINA







Ubicación: Avenida de Mayo-Avenida Rivadavia, Buenos Aires

Años: 1911-1913 (construcción primera etapa Plaza de Mayo a Plaza Miserere); 1914 (extensión a Caballito)

Autores: Philipp Holzmann y Cía. y Sollazzo Hnos. (empresas constructoras)

Monumento Histórico Nacional (1997)

La primera línea de subterráneos de Latinoamérica fue construida entre 1911 y 1913 por la Compañía de Tranvías Anglo-Argentina, que controlaba más de las tres cuartas partes de la red tranviaria de Buenos Aires, durante la gestión del intendente municipal Joaquín de Anchorena. La ejecución del túnel para la doble vía de trocha de 1.435 metros entre Plaza de Mayo y Plaza Miserere consistió en la erección de muros laterales de mampostería, la excavación de trincheras y la construcción de la cubierta con tirantes de acero y bóvedas de ladrillo. Estas tareas estuvieron a cargo de Philipp Holzmann y Cía., una destacada empresa alemana fundada en Fráncfort en 1856 que, una vez establecida su filial en la Argentina en 1907, cobró importancia por el novedoso uso del hormigón armado en la megausina de la CATE en Dock Sud. En 1914 se concretó la extensión a la estación terminal Caballito –desde 1923 Primera Junta–, donde se producía el empalme con un servicio de pre-metro a



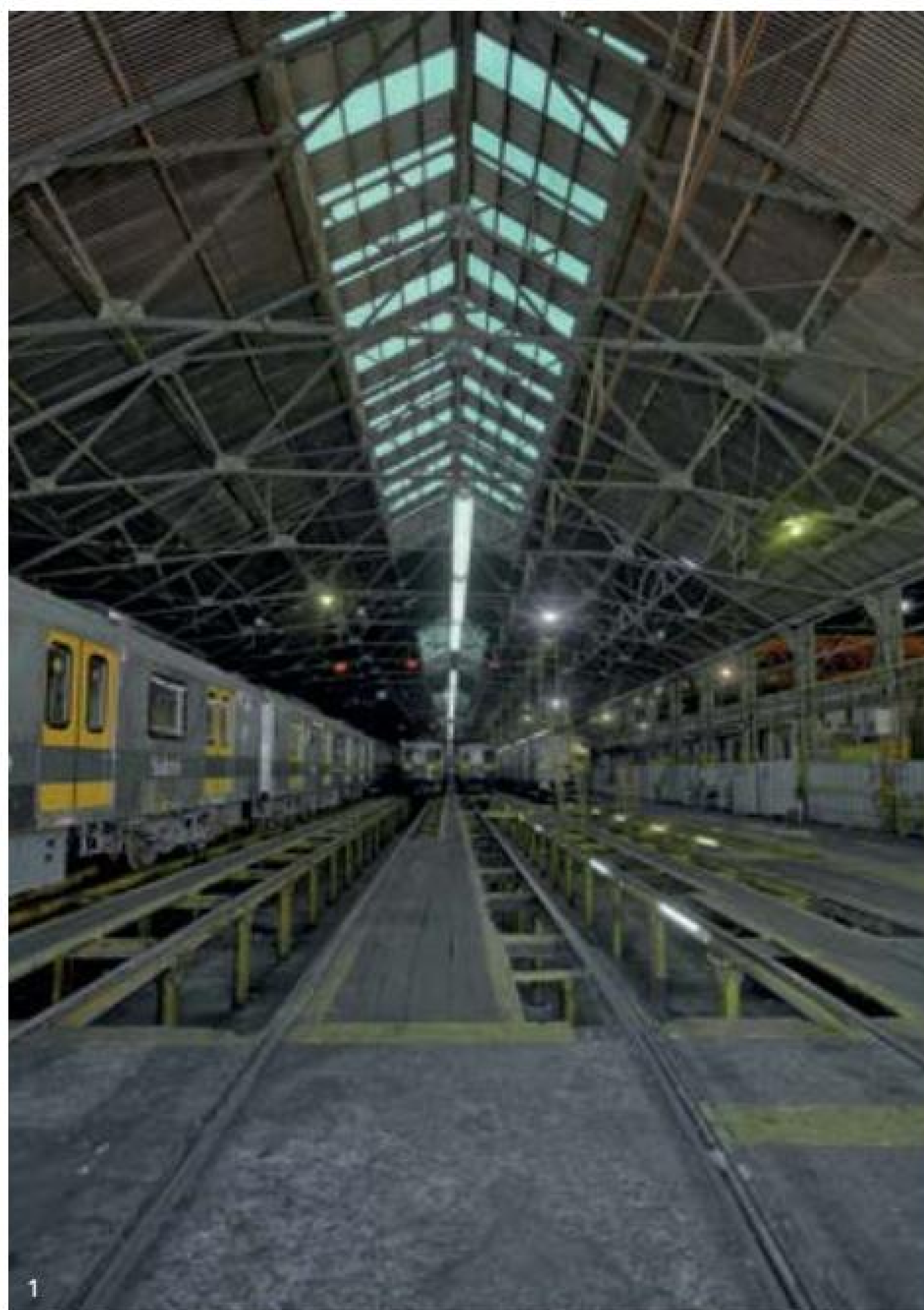




Floresta que operó hasta 1926. Sobre la Avenida Rivadavia, la rampa de salida también conducía a los talleres "Polvorín", siendo este tramo utilizado desde 1980 por la Asociación Amigos del Tranvía para el recorrido del *Tramway* Histórico de Buenos Aires. Los coches originales fueron fabricados en su mayoría por la compañía belga *La Brugeoise* (2/7) y, en menor medida, por la británica *United Electric Car Company*. A partir de 1927, las "brujas" fueron modificadas definitivamente por motivos funcionales, prestando su servicio hasta 2013. La integración del subterráneo con la red tranviaria de la ciudad dio particular importancia a los nodos de trasbordo de Congreso y Plaza Miserere (5/6). La construcción en Once fue financiada conjuntamente con el Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires, que hizo uso de las vías centrales. El tendido pasó a denominarse Línea "A" en 1939, cuando quedó a cargo de la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires. Las estaciones originales –entre las que se destaca Perú (3/4)– cuentan con guardas, zócalos y azulejos de colores distintivos para los usuarios que no sabían leer. Los trabajos de herrería artística decoran los accesos, resueltos con barandas de motivos geométricos y guirnaldas (1/8). **Juan Pablo Pekarek.** (Fotos: 1/5/7/8: AGN // 2 a 4/6: Francisco Pignataro).

ANTIGUA ESTACIÓN CABALLITO DE LA COMPAÑÍA DE TRANVÍAS ANGLO-ARGENTINA

ACTUAL TALLER POLVORÍN DE METROVÍAS


1



2


3

Ubicación: José Bonifacio 946-948, Emilio Mitre 510-582 y Avenida Directorio, Buenos Aires

Años: 1911-1912 (estación); 1926-1927 (estación de trasbordo Primera Junta)

Autor: Oficina Técnica de la Compañía de Tranvías Anglo Argentina

Única en su género, la estación tiene dos niveles: el superior (Polvorín), es un modelo clásico de estación tranviaria, y el inferior, un taller especializado en bobinado y reparación de motores (Taller Bonifacio). Construida por la Anglo en 1912 para su subterráneo (actual línea "A"), en ella se han mantenido y conservado durante un siglo los ya históricos coches de su flota ("Las Brujas") (2). Por la calle Emilio Mitre, se hallan los edificios de dos plantas para oficinas y vivienda de los jefes (3), siguiendo la línea arquitectónica italianizante adoptada por la empresa. Tras un patio de maniobras, un gran galpón de tres naves de estructura metálica da lugar a estacionamiento, talleres y almacenes (1). Es de gran valor patrimonial la maquinaria, algunas históricas y otras en uso, las que al igual que el predio, están preservadas por ley. Actualmente la vía 1 alberga la flota del *Tramway* Histórico de Buenos Aires. **Aquilino González Podestá**. (Fotos: Walter Pagliardini).

MERCADO DE HACIENDA, MUSEO CRIOLLO DE LOS CORRALES Y FERIA DE MATADEROS

ANTIGUA ADMINISTRACIÓN DEL MERCADO NACIONAL DE HACIENDA









Ubicación: Lisandro de la Torre y y Avenida de los Corrales, Buenos Aires

Años: 1889 (piedra fundamental); 1897 (inauguración recova y torre); 1898 (estación ferroviaria); 1899 (refacción recova); 1900 (inauguración); 1929 (escultura "El Resero")

Monumento Histórico Nacional (1979)

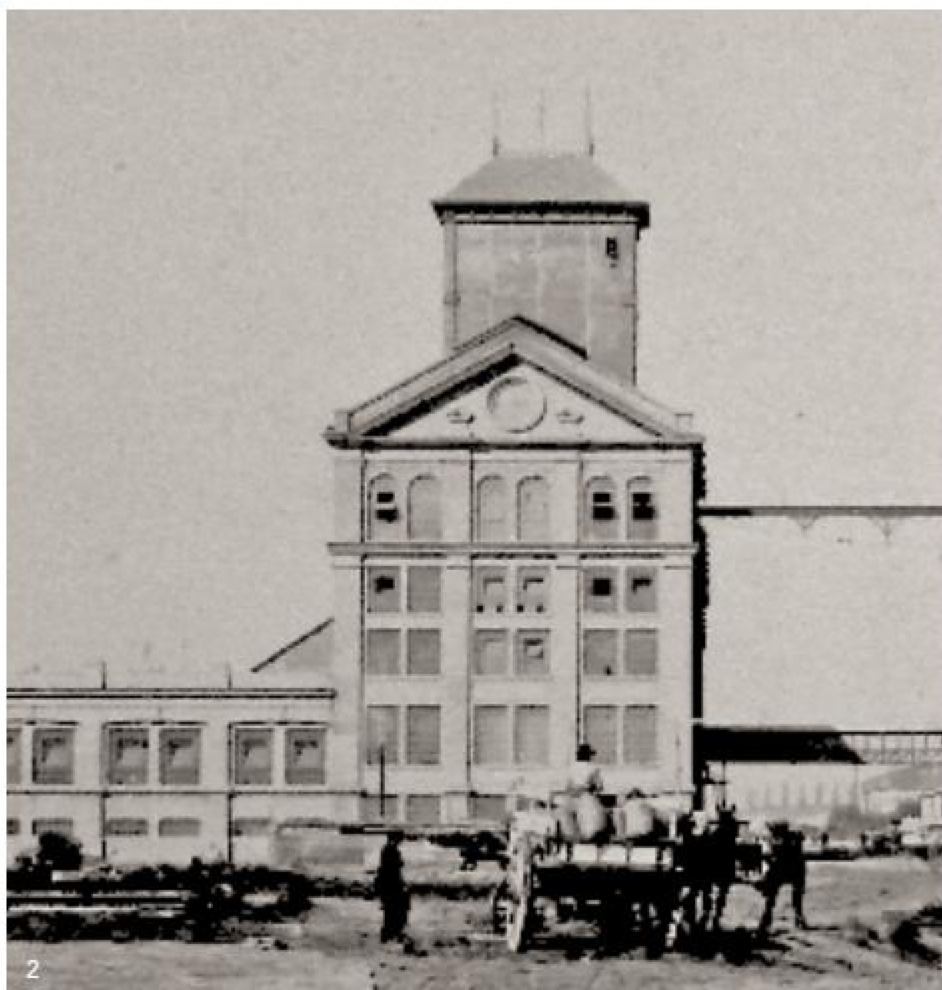
En la segunda mitad del XIX la cría de ganado vacuno para la exportación de carne –ahora congelada– se había convertido en una de las principales actividades económicas de la Provincia de Buenos Aires. Miles de cabezas eran llevadas hacia la ciudad-puerto para ser faenadas, tarea que se realizaba en los Corrales del Sur, cercanos al actual Parque de los Patricios. En 1888 se decide trasladar el predio hacia el deslinde al sudoeste de la ciudad, lejano y despoblado, inaugurándose en 1900 el edificio de la Administración de los Mataderos (4/5). Se trata de un cabal ejemplo del Academicismo italianizante que se desarrolla en una planta en "U", generando una plazoleta con la estatua de "El Resero", obra de Emilio Sarniguet (1 a 3). La fachada de dos plantas exhibe una perfecta simetría marcada por la torre-mirador y el típico repertorio ornamental de la arquitectura italiana: arcos de medio punto, cornisamentos, pilastras y balaustradas. **Fermín Labaqui.** (Fotos: 1/5: AGN // 2 a 4: Sebastián Katz).

ANTIGUO PUERTO DE BUENOS AIRES (PUERTO MADERO)

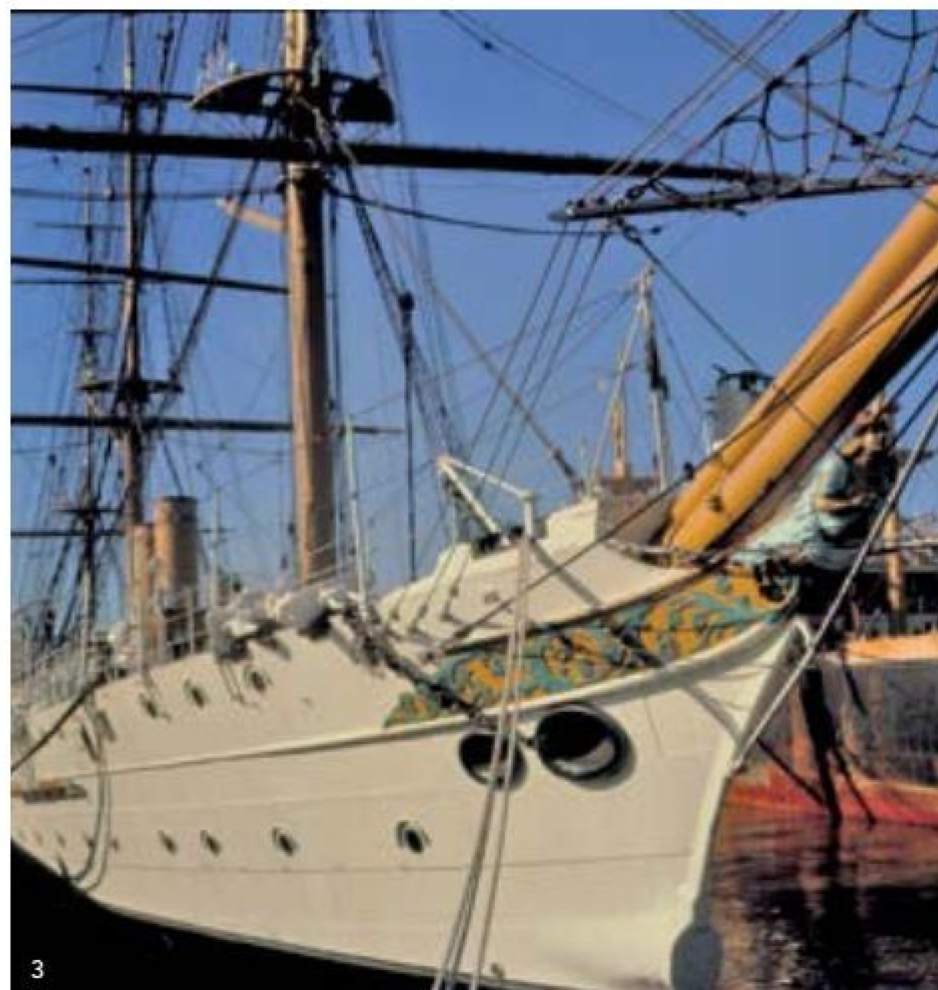
ACTUAL BARRIO PUERTO MADERO



1



2



3

Ubicación: Puerto Madero, Buenos Aires

Años: 1882 (proyecto); 1887-1889 (Dársena Sur); 1890-1892 (Diques I, II y III); 1897 (Dique IV y Dársena Norte); 1898 (Canal Norte); 1900-1905 (*docks* y Dock Sud)

Autores: Ings. John Hawkshaw, John Clarke Hawkshaw y Harrison Hayter (proyecto); Thomas A. Walker y Cía. y James Murray Dobson (construcción)

Debido a la poca profundidad del río Buenos Aires tuvo problemas desde su fundación para la descarga de pasajeros y mercancías, ya que los barcos debían permanecer alejados de la costa, sirviéndose para ello de botes y carretones. Luego de la federalización de la ciudad en 1880, el Gobierno Nacional decide la construcción de un nuevo puerto llamando a concurso de proyectos; se enfrentan allí los auspiciados por el ingeniero Luis A. Huergo y por Eduardo Madero, generándose un áspero debate que involucra factores económicos, técnicos y de ubicación. El Congreso dará su aprobación final al proyecto del segundo, aunque era mucho más complejo y costoso que el de Huergo –implicaba el relleno de la costa desde la calle Córdoba hasta la boca del Riachuelo, generando una enorme isla artificial separada de la ciudad por cuatro diques y dos dársenas de acceso–, siendo muy cuestionado tanto por la gran inversión demandada cuanto por el magro tiempo de su utilidad (1). La Dársena Sur se inaugura en


4


5


6


7

1889, seguida por los diques y la Dársena Norte. Paralelamente, en 1905 culmina la obra de los depósitos o *docks* con fachadas ladrilleras; para ellos se usarán dos tipos constructivos –con estructura de hierro y madera o de hormigón armado– que toman como modelo la infraestructura portuaria británica (4/5/7). Los depósitos se complementarán con la instalación de grandes grúas de la firma Armstrong & Mitchell (6). El terreno artificial entre el río y los diques irá ocupándose con elevadores de granos y depósitos de productos agrícolas (2) –cabe agregar que en el dique 3 está amarrado actualmente el buque-museo "Fragata Sarmiento" (3)–. Hacia 1915 el puerto queda obsoleto debido al tamaño cada vez mayor de los buques, por lo que en 1919 se inaugura el Puerto Nuevo, esta vez diseñado por Huergo. Tras décadas de abandono se crea la Sociedad Mixta Corporación Puerto Madero (1989), que dará origen al proyecto de refuncionalización del área y a la restauración de muchos de sus antiguos edificios. Esta importante intervención urbana –una de las más relevantes del siglo XX– será fundamental para la recuperación de la relación entre la ciudad y su río, aunque la altura de las nuevas torres ha sido cuestionada. **Fermín Labaqui.** (Fotos: 1: Archivo Borra // 2: AGN // 3: CEDODAL // 4/5/7: Sergio López Martínez // 6: Diego Eidelman).

ANTIGUO MOLINO "PORTEÑO"

ACTUAL FAENA *HOTEL AND UNIVERSE*



1



2

Ubicación: Martha Salotti 445 y Juana Manso, Buenos Aires

Años: 1902 (molino); 2001-2004 (refuncionalización)

Autor: Philippe Starck (refuncionalización)

Sobre el sector Este de los Diques 1, 2 y 3 del antiguo Puerto Madero se localizaron silos para el almacenamiento y la distribución de cereal a granel y embolsado. Las construcciones, en un principio revestidas de chapa y equipadas con elevadores, fueron reemplazadas más tarde por edificios de estructura de hormigón y ladrillo visto directamente vinculados a la red ferroviaria. En la zona también se establecieron molinos para la producción de harina de trigo, entre los que se destacan "Río de la Plata" y "Porteño". Este último consta de una sucesión de pilastras de ladrillo que componen la fachada hacia el río de la nave principal (2); entre las naves perpendiculares de menor altura (1), un volumen concentraba frente al dique los silos tubulares de almacenaje. Desde 1911, el "Porteño" funcionó para Molinos Harineros y Elevadores de Granos SA (1902), y en 1956 comenzó a operar como planta productora de harina leudante "Blancaflor". **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Diego Eidelman).

ANTIGUO MOLINO "RÍO DE LA PLATA"

ACTUAL LOS MOLINOS *BUILDING*


1



2


3


4


5

Ubicación: Juana Manso, Azucena Villaflor y Aimé Painé, Buenos Aires

Años: 1902 (construcción primer molino); 2006-2009 (refuncionalización y mural)

Autores: Ing. Ernesto Stricker (proyecto molino); Arqs. Mc Cormack y Asociados (refuncionalización); Pablo Siquier (mural)

En 1897 la empresa Bunge & Born formó una sociedad con Alfredo Hirsch y Jorge Oster. Con el fin de expandirse en la industria del trigo, hacia 1902 el grupo fundó en Bruselas la Sociedad Anónima Molinos Harineros y Elevadores de Granos "Molinos Río de la Plata" y se estableció en el sector este del Dique 3 de Puerto Madero. Del conjunto –que al inicio de la década de 1910 ya contaba con tres molinos y diversas construcciones anexas– se conservan actualmente dos bloques espejados de gran desarrollo longitudinal y una antigua casa de máquinas adyacente. Este notable ejemplo de arquitectura funcional exhibe en sus fachadas grandes ventanales de hierro y vidrio dispuestos en franjas verticales, cuyo ritmo es impuesto por una sucesión de pilastras (1/3). En su refuncionalización como edificio de viviendas se construyó un puente vidriado sobre el espacio que separa ambos cuerpos, formando un pasaje decorado por un mural de Pablo Siquier (4/5). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Diego Eidelman).

CONJUNTO PORTUARIO DE LA BOCA
ANTIGUO PUENTE TRANSBORDADOR "NICOLÁS AVELLANEDA"


1


2



3


4


5

Ubicación: La Boca, Buenos Aires

Años: c. 1860 (barraca Peña); 1902 (barraca Descours & Cabaud); 1914 (transbordador); 1937-1940 (nuevo puente Avellaneda)

Autores: Arq. Luis Dubois (barraca Descours & Cabaud); Ing. Civ. Juan A. Valle y Arq. Eduardo Rodríguez Videla (nuevo puente Avellaneda)

El puerto de La Boca fue el más importante de la ciudad hasta fines del XIX, cuando se decide la construcción del Puerto Madero. La actividad portuaria dio origen a varias construcciones de carácter utilitario y de transporte, como puentes y viaductos. Uno de los edificios más antiguos del conjunto es la barraca Peña, destinada al almacenamiento de lana (2), destacándose también, dentro de la misma tipología, la barraca Descours & Cabaud (1/3). Se conserva asimismo parte del tendido de uno de los primeros ferrocarriles que circuló por Buenos Aires y su puente levadizo, que cruzaba el Riachuelo (5). Pero las obras más emblemáticas del puerto son las de ambos puentes Nicolás Avellaneda: el nuevo (4) y el viejo transbordador, construido íntegramente en hierro (6/7). En 1887 el ingeniero francés Ferdinand Arnodin patentó el prototipo para puentes transbordadores; dentro de la veintena de ejemplares construidos, el transbordador del Riachuelo es el único conservado fuera de Europa y los

OTRAS OBRAS



6



7

Estados Unidos. El proyecto fue realizado en 1908 por el ingeniero Santiago Podestá; fue inaugurado en 1914 y es Monumento Histórico Nacional desde 1999. Su estructura metálica reticulada, provista por la empresa británica Earl of Dudley Steel, consta de una armadura horizontal de casi 80 metros de luz, que alcanza una altura total de 52 metros; cada columna está anclada a cuatro cimientos cilíndricos de mampostería y hormigón, ejecutados por Construcciones Portuarias. La plataforma colgante para vehículos y peatones cruzaba el río mediante un sistema de cables, rieles y poleas que era controlado por el puesto de mando, permitiendo el paso de los barcos y estimulando el desarrollo industrial de la ribera sur. La construcción estuvo a cargo del Ferrocarril del Sud, que entregó el puente al Estado Nacional a cambio de concesiones ferroviarias en la Capital. **Fermín Labaqui** y **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: 1/2/4: Fermín Labaqui // 3/5: Sebastián Katz // 6: Walter Pagliardini // 7: Archivo Adolfo Brodaric).



1



2



3



4

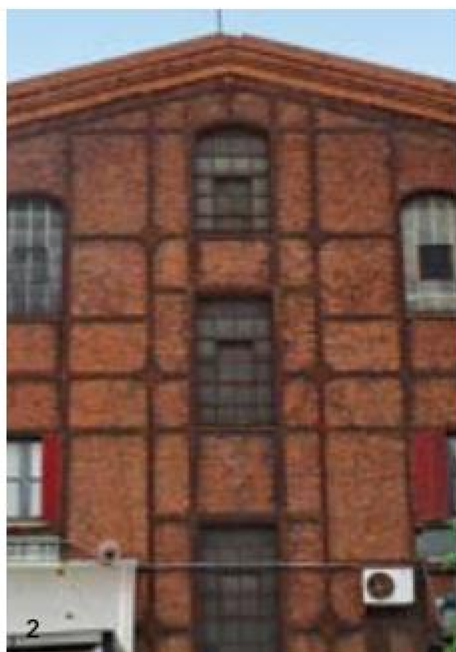


5

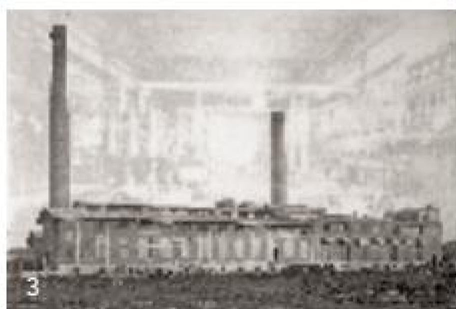
Frente al desaparecido Mercado Central de Avellaneda se ubicaban estratégicamente las barracas Chas (2) (1905) y Dellazoppa (4) (1900) y el Depósito de Frutos del País de Ángel Vélaz (1917-19), obra de Ernesto Gramondo e Ings. Marengo, Perrone y Ayerza (1); 3) Ex fábrica de medias París; 5) Fábrica textil Tan-Co. (Fotos: J. P. Pekarek).

ANTIGUA USINA "BOCA" DE LA COMPAÑÍA ALEMANA TRANSATLÁNTICA DE ELECTRICIDAD


1


2


5


3


4


6

Ubicación: Caboto 1064, Pinzón 20, Avenida Pedro de Mendoza y Brandsen 15-31, Buenos Aires

Año: c. 1895

Con el establecimiento del Banco Alemán Transatlántico en Buenos Aires (1887), las empresas germanas aquí radicadas concentraron sus inversiones en las áreas de comunicaciones, construcción y provisión eléctrica. Para este último campo, la AEG (*Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft*) abrió su filial porteña en 1897 y se convirtió en proveedora de cables y maquinaria; un año más tarde, creó la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad para la distribución eléctrica en la Capital. Con el fin de monopolizar el negocio, la CATE absorbió otras empresas y obtuvo la concesión de numerosas centrales eléctricas, entre las que se destaca la usina "Boca" (2/4/5/6), conformada con naves de ladrillo visto y grandes chimeneas (1/3). Diez años después de inaugurar la monumental megausina de Dock Sud (1910), una sociedad española adquirió la firma y constituyó la CHADE (Compañía Hispano Americana de Electricidad). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: 1/3: **Álbum CATE** // 2/4/5/6: Sergio López Martínez).

ANTIGUO ANEXO DE LA CASA DE MONEDA

ACTUAL ARCHIVO GENERAL DEL EJÉRCITO



1



2



3

4

Ubicación: Balcarce 677, Buenos Aires

Años: 1909 (proyecto original); 1913 (modificación proyecto y construcción)

Autor: Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas

En 1889, durante la presidencia de Miguel Ángel Juárez Celman, el Estado Nacional adquiere estos terrenos para levantar allí el edificio que habría de contener las máquinas impresoras de billetes. Las obras de construcción se extenderán por varios años, hasta la inauguración de la planta en 1914. Funcionó como tal hasta la década de 1940, cuando se traslada a su actual ubicación en la zona de Retiro. Más tarde se instalará aquí el Archivo del Ejército Argentino, institución que ocupa el edificio hasta la actualidad. Se trata de una obra representativa de la tradición funcionalista inglesa, cuya estructura metálica con columnas y vigas de hierro se complementa con las características bovedillas de ladrillo (1). Este material se repite, además, en la fachada de marcada simetría (4), que presenta elementos de carácter historicista y está separada de la línea municipal por medio de un pequeño jardín que contiene el acceso (2/3/4). **Fermín Labaqui**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA USINA "PEDRO DE MENDOZA" DE LA COMPAÑÍA ÍTALO ARGENTINA DE ELECTRICIDAD

ACTUAL USINA DEL ARTE


1

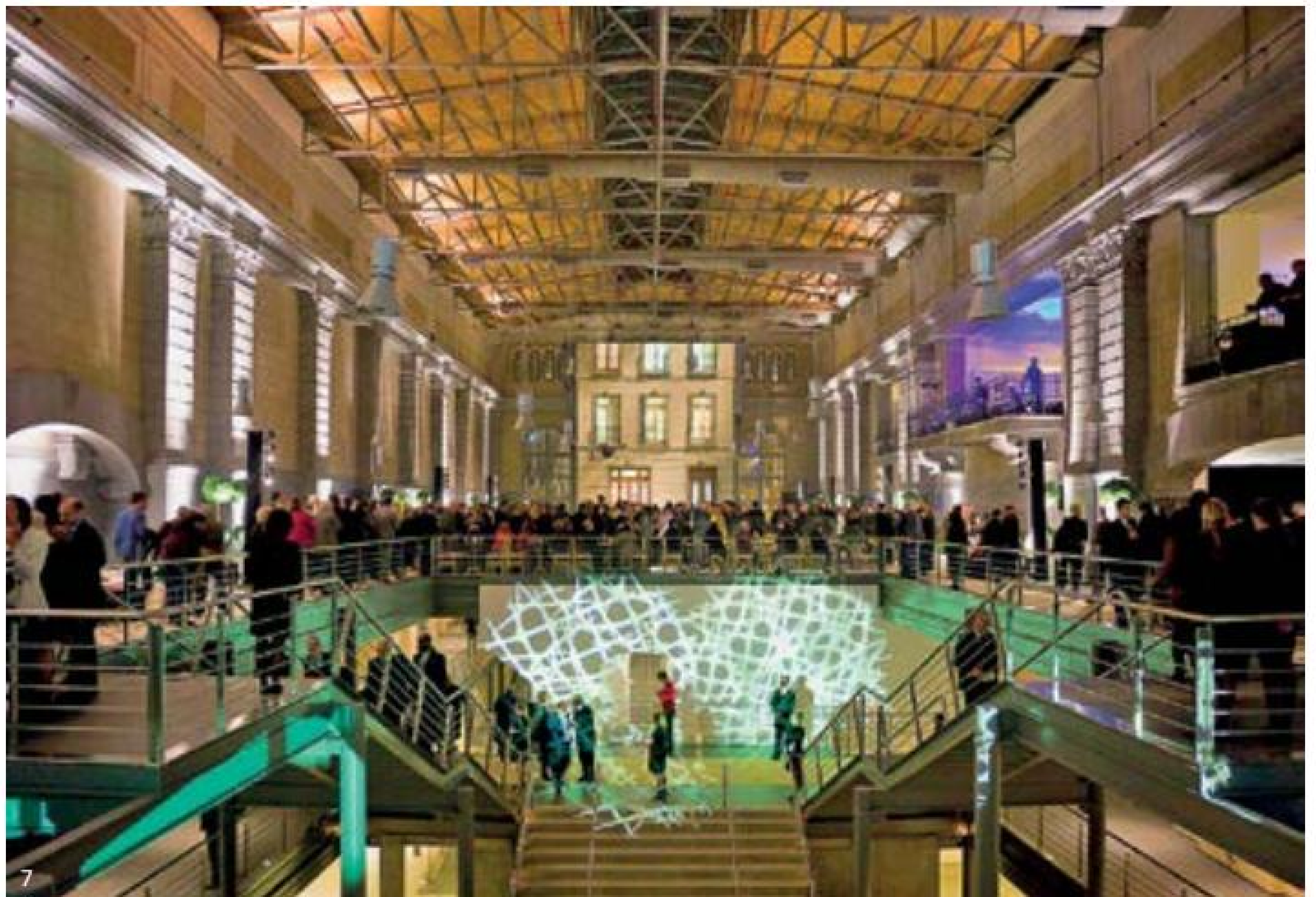

2


5


6


3


4


7

Ubicación: Avenida Pedro de Mendoza 501 y Benito Pérez Galdós, Buenos Aires

Años: 1915-1916 (inauguración); 1922, 1926 y 1930 (ampliaciones); 2007-2012 (refuncionalización)

Autores: Arq. Juan Chiogna (proyecto); F. Martignone e Hijos (construcción)

Bien de Interés Histórico Nacional (2008)

La CIAE manejaba tres escalas en la producción de electricidad: usinas, subusinas de conversión y subestaciones transformadoras. Este gran edificio corresponde a la tipología más compleja y contaba con tres generadores de energía ubicados en su nave central, aunque ésta no se percibe desde el exterior por la expresa voluntad del autor de mostrar un volumen compacto donde sólo se destacaran las imponentes torres. La imagen hacia la ciudad fue pensada al modo de un gran palacio florentino tardomedieval, estructurado en tres niveles y con amplias aberturas que permitiesen aprovechar la luz natural. Tanto la torre situada en la esquina, con su reloj y almenas, como la ornamentación general –con arcos de medio punto, paños de ladrillo visto o de revoque símil piedra y gárgolas– refieren al *Palazzo Vecchio* de Florencia (1 a 3/5/6/8). Recientemente refuncionalizado, el edificio sirve de sede a la Usina del Arte del GCBA (4/7). **Fermín Labaqui**. (Fotos 1 a 3 /5/6/8: Fermín Labaqui // 4/7: Cortesía GCBA).



ANTIGUA SUBESTACIÓN "MONTEVIDEO" DE LA COMPAÑÍA ÍTALO ARGENTINA DE ELECTRICIDAD
ACTUAL MUSEO DE LA *SHOÁ*


1


2


3


4


5

Ubicación: Montevideo 919, Buenos Aires

Año: 1915; 1926-1927 (ampliación)

Autores: Arq. Juan Chiogna (proyecto); Marengo, Perrone y Guglielmino (empresa constructora); Ings. Devoto y Bruzzone (construcción); Estudio Dujovne, Hirsch y Asociados (refuncionalización museo)

La llegada a la Argentina de una nueva tecnología en producción energética, como lo fue la de la electricidad, produjo un notable impacto en la arquitectura de Buenos Aires debido a la propagación por toda la ciudad de edificios de diferentes características y escalas, mas todos ellos puestos al servicio de la distribución de energía eléctrica: superusinas, usinas, subestaciones, etc., se levantaron desde las zonas céntricas hasta la periferia. Varias compañías, en general de propiedad extranjera, llegaron al país a fines del siglo XIX. Entre ellas se destacaban la CATE (Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad), la CHADE (Compañía Hispano Americana de Electricidad) y la CIAE (Compañía Ítalo Argentina de Electricidad) –que pertenecía en realidad a capitales suizos y comenzó a operar en el país en 1914–. A esta última empresa pertenecían varias de las subestaciones y usinas que aún hoy se conservan, como es el caso de la Subestación Montevideo. Este edificio de

ANTIGUA SUBESTACIÓN "TRES SARGENTOS" DE LA COMPAÑÍA ÍTALO ARGENTINA DE ELECTRICIDAD


6


1


7


8


2

ladrillo, de clara inspiración medievalista (6 a 8), contenía oficinas administrativas y grandes salas de máquinas en donde se procesaba y distribuía la electricidad hacia hogares y locales comerciales del Barrio Norte. Con la nacionalización de la producción de energía eléctrica en la década de 1940 el edificio pasó a manos del Estado, y en 1995 fue concedido a la Fundación Memoria del Holocausto para crear allí el Museo de la *Shoá* (1 a 5). Los trabajos de remodelación comenzaron en 1999, sobre un proyecto de los estudios Dujovne-Hirsch y Grimberg-Dwenk-Sartorio-Iglesias. **Fermín Labaqui**. (Fotos: 1 a 5: Claudio Manzoni // 6 a 8: Sergio López Martínez).

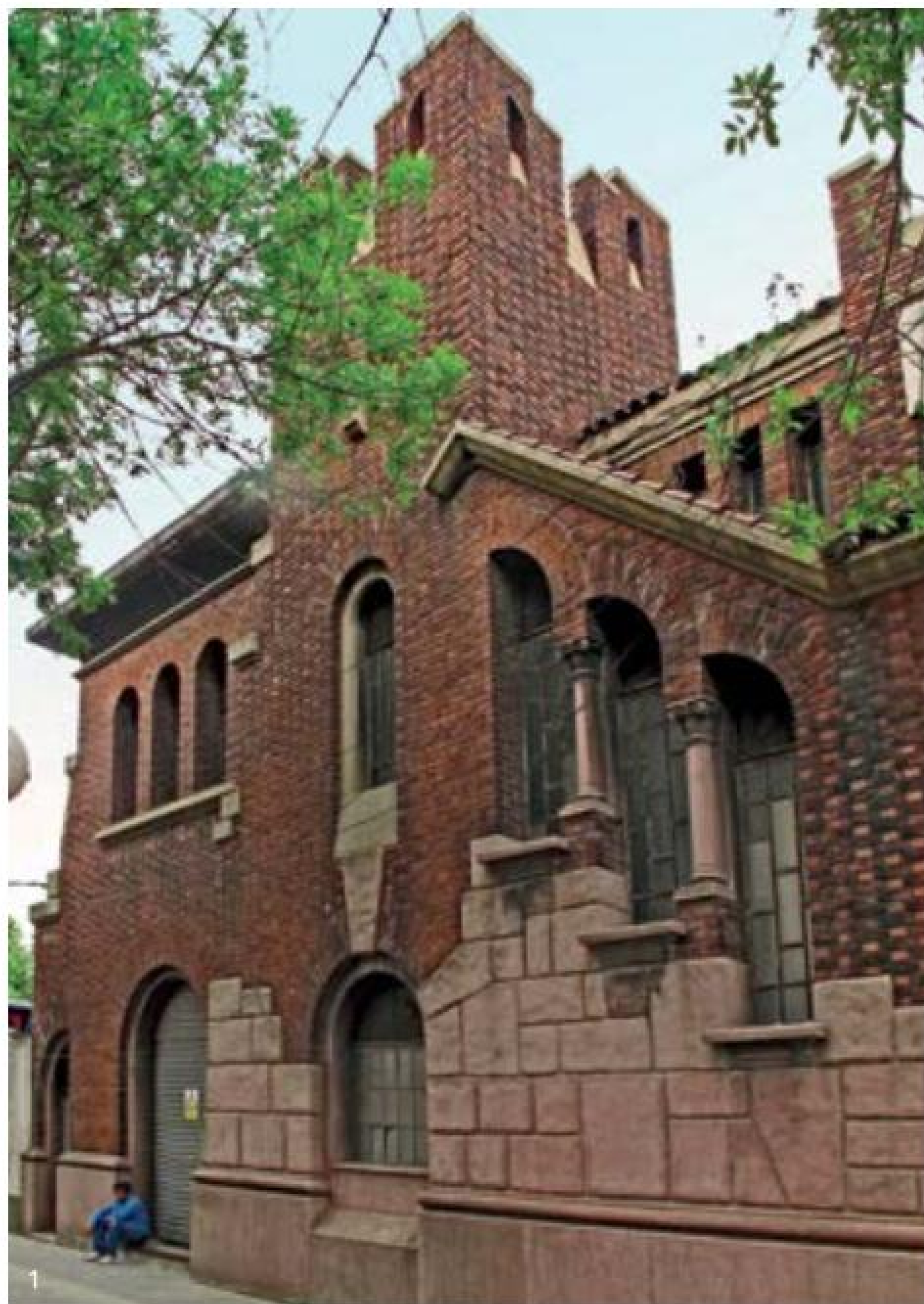
Ubicación: Tres Sargentos 352, Buenos Aires

Año: 1913-1915 (inauguración)

Autores: Arq. Juan Chiogna (proyecto); Marengo, Perrone y Guglielmino (empresa constructora)

Destinada a proveer de electricidad al barrio de Retiro, fue proyectada por Chiogna, quien trabajó casi exclusivamente para la CIAE. Se destaca el uso del ladrillo a la vista y la influencia del Historicismo medievalista, presente en la gran torre almenada que luce un reloj solar (1/2). **Fermín Labaqui**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA SUBUSINA "BENITO PÉREZ GALDÓS" DE LA COMPAÑÍA ÍTALO ARGENTINA DE ELECTRICIDAD


1


2

Ubicación: Benito Pérez Galdós 37, Buenos Aires

Año: 1931

Autor: Christiani & Nielsen (empresa constructora)

Los motivos lombardos de la serie arquitectónica de la CIAE perduran hasta comenzada la década de 1930. En esta subusina, la fachada de entrantes y salientes luce remates almenados, una variedad de arcos de medio punto y un falso arbotante que atraviesa la calle interna (1/2). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA CABALLERIZA PRESIDENCIAL


1


2


3


4


5

Ubicación: Avenida Leandro N. Alem 852 y Tres Sargentos, Buenos Aires

Años: 1900 (edificio original); 1912 (primera ampliación); 1918 (segunda ampliación)

En la ampliación de la caballeriza original –con sector de cocheras y picadero– se añadieron una planta alta con ventanas geminadas (4) y una recova de pilares rústicos símil piedra y ladrillo visto (1/3/5), cuyas líneas fueron mantenidas en la posterior reforma del antiguo depósito (2). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA IMPRENTA STILLER & LAAS

ANTIGUA CÍA. SUDAMERICANA DE BILLETES DE BANCO



1



2



3

4

Ubicación: Chile 249-263 y Avenida Paseo Colón, Buenos Aires

Años: 1888-1891(construcción); 2013 (refuncionalización)

Autor: Arq. Carlos Nordmann (proyecto)

Siguiendo el modelo de las grandes imprentas norteamericanas y británicas, hacia fines del siglo XIX los señores Curt Stiller y Rodolfo Laas crearon la firma "La Unión"; por el éxito de su emprendimiento, decidieron ampliar su capacidad productiva hacia la década de 1880. Para ello adquirieron un terreno en la calle Chile y encargaron la construcción de un nuevo edificio cuyo proyecto se atribuye al arquitecto alemán Carlos Nordmann, quien había llegado a la Argentina para dirigir las obras de la Legislatura de La Plata. En la nueva sede, resuelta con ladrillo visto bajo preceptos de la arquitectura utilitaria (1 a 4), se realizaron trabajos de diseño tipográfico, grabado y encuadernación, extendiendo sus negocios a países limítrofes. La fama de la firma se debe en gran parte a su rol como principal proveedora de estampillas del Correo, tomando hacia 1887 el nombre "Compañía Sudamericana de Billetes de Banco". **Fermín Labaqui** y **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA USINA Y TALLERES GRÁFICOS DEL DIARIO "LA PRENSA"

ACTUAL CENTRO CULTURAL Y DEPORTIVO "2 DE OCTUBRE" DE SUTERH


1


2


3

4

Ubicación: Venezuela 330 y Balcarce, Buenos Aires

Años: 1914 (edificio original); 1988-1990 (refuncionalización)

Autores: Ing. Arq. Carlos Agote (edificio original); Arqs. Solari, Solari Garat y Ellis (refuncionalización)

Pocos años después de inaugurado su palacio en la Avenida de Mayo, La Prensa decide la construcción de este edificio (1/4). El proyectista estaba vinculado al diario por distintas vías: su hermana Emilia había casado en 1880 con el director Adolfo Dávila y fue socio de Alberto de Gainza, yerno del fundador José C. Paz. La fachada recibe un tratamiento diferente acorde al nivel: el sótano está revestido en granito, la planta baja presenta almohadillas de revoque símil piedra, el primero y segundo pisos son de ladrillo visto y el remate es amansardado (4), destacándose los grandes ventanales de hierro y vidrio propios de la arquitectura utilitaria (3). La entrada por Venezuela conducía a un gran patio abierto donde los coches de caballos descargaban las materias primas, mientras que en un ángulo del mismo se ubicaba la chimenea de la usina. Hacia 1988, el SUTERH llamó a concurso de propuestas para reciclarlo y adaptarlo a su nueva función. **Adolfo Brodaric.** (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA FÁBRICA DE TABACOS PICARDO

ACTUAL MAMBA (MUSEO DE ARTE MODERNO DE BUENOS AIRES)



1



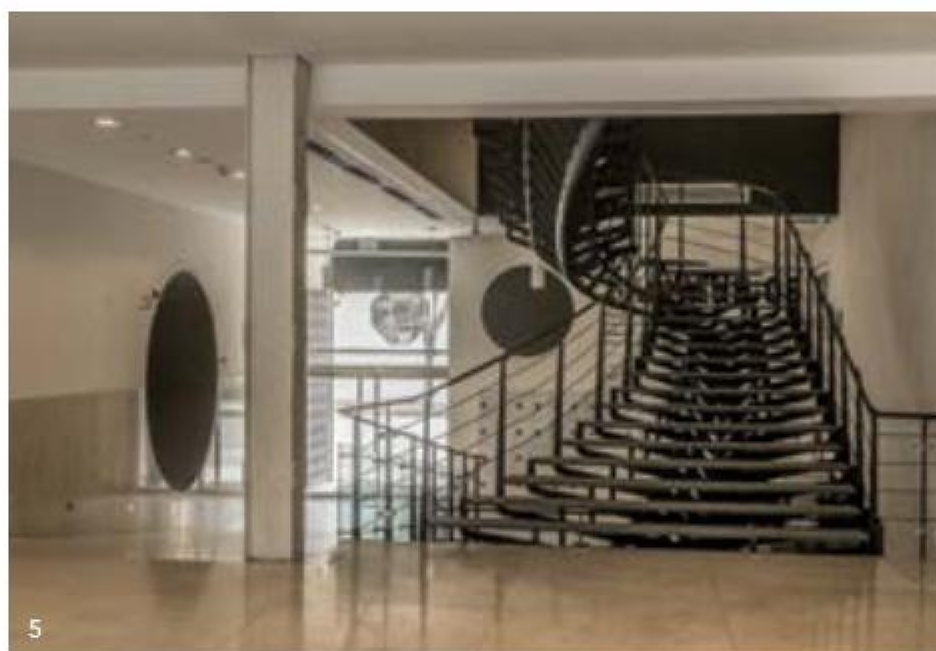
2



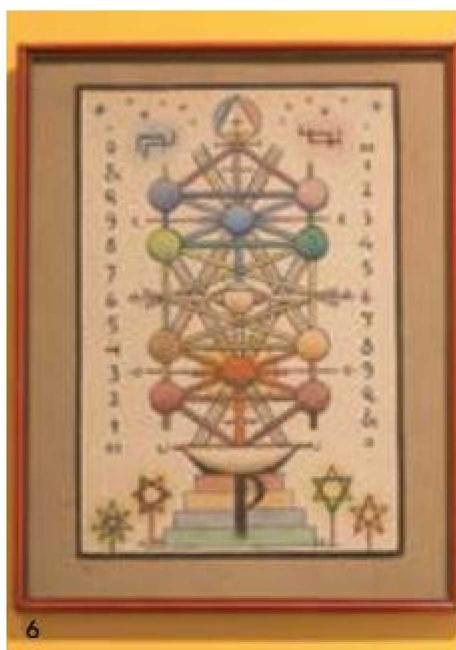
3



4



5



6



7

Ubicación: Avenida San Juan 350, Buenos Aires

Años: 1918 (inauguración); 1987 (refuncionalización); 2010 (inauguración)

Autor: Arq. Emilio Ambasz (proyecto original refuncionalización y ampliación)

En 1898 Juan Oneto y Juan Piccardo comienzan a manufacturar tabaco en un pequeño establecimiento; tras un proceso de notable expansión, levantan esta gran sede en San Telmo. La extensa fachada de estética neorrenacentista, propia del centro-norte de Italia (1/2), manifiesta su antigua función en detalles como el logotipo de los cigarrillos marca 43 (3). La actual refuncionalización parte de un proyecto original de Ambasz. Creado en 1956 por el crítico Rafael Squirru, el Museo de Arte Moderno reúne un acervo de más de 7.000 obras de arte argentino e internacional, con destacada representatividad de diversas vanguardias –Abstracción Geométrica, Madí, Arte Concreto, Neofiguración, *Op Art*, Posmodernismo, Conceptualismo–. Dentro del conjunto sobresale la espléndida colección que perteneciera a Ignacio Pirovano, así como la obra de artistas de la talla de Xul Solar, Sesostris Vitullo, Alfredo Hlito o Julio Le Parc (4 a 7). **Alberto Petrina.** (Fotos: 1: Sergio López Martínez // 2 a 7: Diego Eidelman).

ANTIGUA FÁBRICA ARGENTINA DE ALPARGATAS

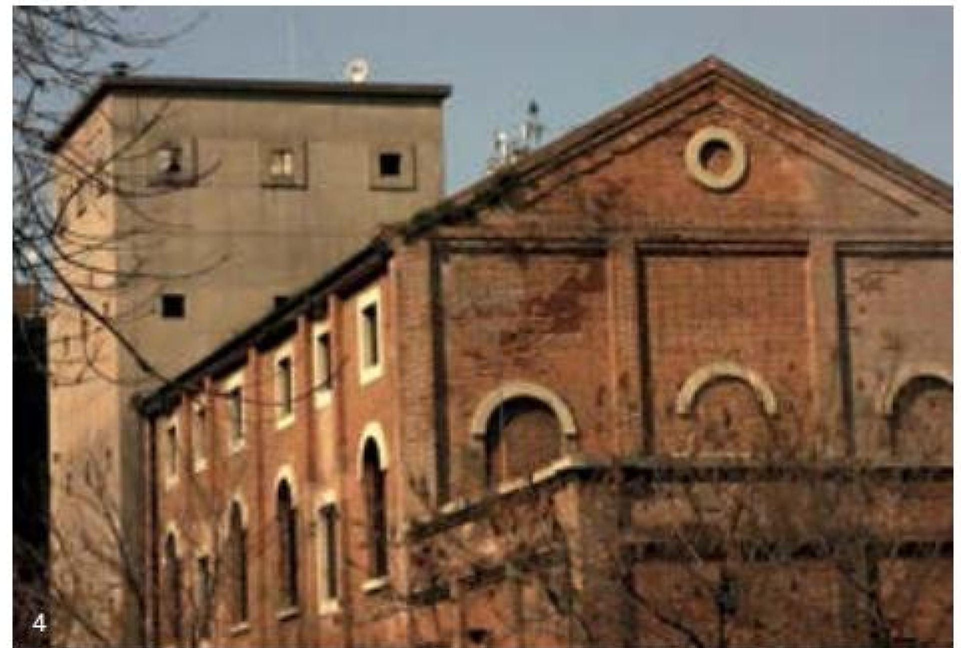
ACTUAL ALPARGATAS SA


1


2



3


4



5


6

Ubicación: Avenida Patricios 1049-1051-1053 entre Lamadrid y Olavarría, Buenos Aires

Años: 1885 (inauguración); 1938 y 1942 (edificios anexos)

Autor: Christiani & Nielsen (edificios anexos)

En 1885 se constituye la Sociedad Anónima Fábrica Argentina de Alpargatas, integrada por el vasco Juan Echegaray y el escocés Robert Fraser. Ese mismo año se abre la primera planta fabril en el barrio de Barracas, convirtiéndose en un emprendimiento de avanzada para la época por su envergadura y tecnología. El conjunto está compuesto por un primer edificio con una fachada adscripta al estilo Neorrenacimiento italiano, que intercala paños de ladrillo a la vista con pilastras rústicas imitando piedra y se extiende a lo largo de toda la cuadra entre las calles Olavarría y Lamadrid (1 a 3). Más tarde se sumarían otros dos edificios: uno frente al recién citado, con líneas *Art Déco* en su acceso y aventanamientos (5), y un tercero en la esquina de Lamadrid y Azara, inscripto dentro de la estética del Expresionismo alemán, lo que se evidencia en la alternancia entre los paños de mampostería y los vanos de vidrio repartido (6). **Fermín Labaqui**. (Fotos: 1: AGN // 2 a 6: Fermín Labaqui).

ANTIGUA FÁBRICA DE BIZCOCHOS CANALE (PALACIO LEZAMA)

ACTUAL CENTRO ADMINISTRATIVO, HABITACIONAL, COMERCIAL Y RECREATIVO


2



3

Ubicación: Avenida Martín García 320-348, Buenos Aires

Año: 1910 (construcción 1ª etapa); 2013 (refuncionalización)

Autor: Ing. Humberto Canale (proyecto)

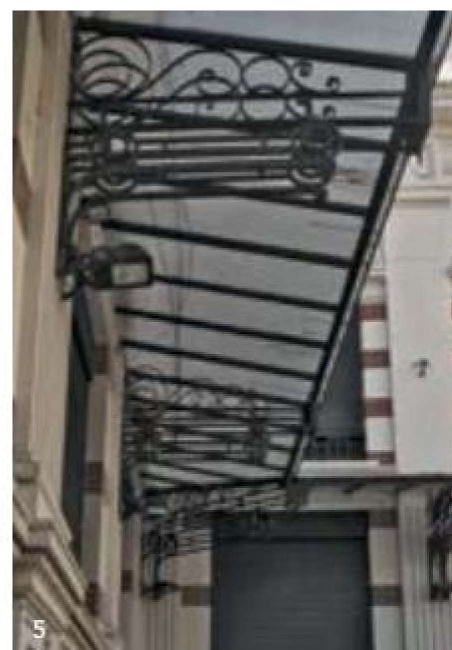
La historia de la empresa que dio origen a una de las marcas más tradicionales del país se remonta a 1875, cuando el inmigrante genovés José Canale estableció una pequeña panadería y confitería en la esquina de las calles Cochabamba y Defensa, en el barrio de San Telmo. Debido al gran crecimiento de la firma, en 1910 se decide la construcción de una planta fabril sobre la calle Martín García, frente al Parque Lezama. Hoy refuncionalizado, el edificio ocupa casi una cuadra de extensión (1/2); su fachada se articula a través de paños verticales que contienen las ventanas y abarcan los tres pisos de altura, rematando en una línea continua de cornisamento coronada por pequeñas mansardas y cúpulas revestidas en tejuelas (3). Su lenguaje arquitectónico refiere a la tradición antiacadémica de inicios del siglo XX, la que se manifiesta en cierta libertad de formas y en el uso de mosaicos coloreados aplicados en la fachada (2). La actual refuncionalización ha alterado la escala original del conjunto. **Fermín Labaqui.** (Fotos: Fermín Labaqui).

ANTIGUA FÁBRICA DE LICORES PINI HERMANOS Y CÍA.









Ubicación: Luis Sáenz Peña 1074 y Humberto I 1469-1471, Buenos Aires

Año: 1910

Autor: Arq. Domingo Donati (proyecto)

Hacia 1864 Hermenegildo Pini fundó la empresa creadora del premiado aperitivo "Pineral", elaborado a base de cítricos y hierbas aromáticas. El edificio para la fábrica de licores, encargado por Ángel Pini, nieto del fundador, consta de una planta en "H" y una extensión sobre la calle Humberto I. Su fachada principal (1 a 3) envuelve un patio adoquinado abierto hacia el exterior y rodeado por un alero con ménsulas de herrería artística (5). A modo de remate, estructuras metálicas de líneas *Art Nouveau* solían llevar el nombre de la marca y sus productos, mientras que el logo empresarial –un escudo con una conífera– corona el acceso a las oficinas (4).

El establecimiento albergaba las secciones de producción de licores (Pineral, Korial Vino, Vermouth Pini, Fernet, Bitter y otros); laboratorio; depósitos; lavaje de envases, embotellamiento y colocación de etiquetas, y un subsuelo equipado con tinas para el añejamiento de las bebidas. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA SUBUSINA "URUGUAY" DE LA COMPAÑÍA ALEMANA TRANSATLÁNTICA DE ELECTRICIDAD







Ubicación: Tte. Gral. Juan Domingo Perón 1374 y Uruguay, Buenos Aires

Años: 1911-1913 (construcción)

La CATE, subsidiaria de la alemana AEG, se especializó en la producción y distribución de electricidad; inicialmente, con el fin de monopolizar la actividad, adquirió los distintos establecimientos productores de energía en Buenos Aires. Recién hacia el Centenario la empresa inauguró la colosal Superusina de Dock Sud (ver en este capítulo), acompañando esta significativa inversión con la construcción de ocho subusinas tanto en el Centro como en barrios periféricos. Entre ellas sobresale la de la calle Uruguay, compuesta por una nave industrial y un edificio anexo con oficinas. Bajo un lenguaje íntimamente ligado a la arquitectura alemana previa a la Primera Guerra, las fachadas incorporan estilemas historicistas como pilastras y columnas, frontis quebrados y paños ornados con bajorrelieves. Sin embargo, el repertorio ornamental se rige por una composición claramente definida por el rigor utilitario y la lógica constructiva y estructural (1 a 3). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Luis Picarelli).

SOCIEDAD RURAL ARGENTINA (SEDE PALERMO)


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Plaza Italia, Buenos Aires

Años: 1906-1910

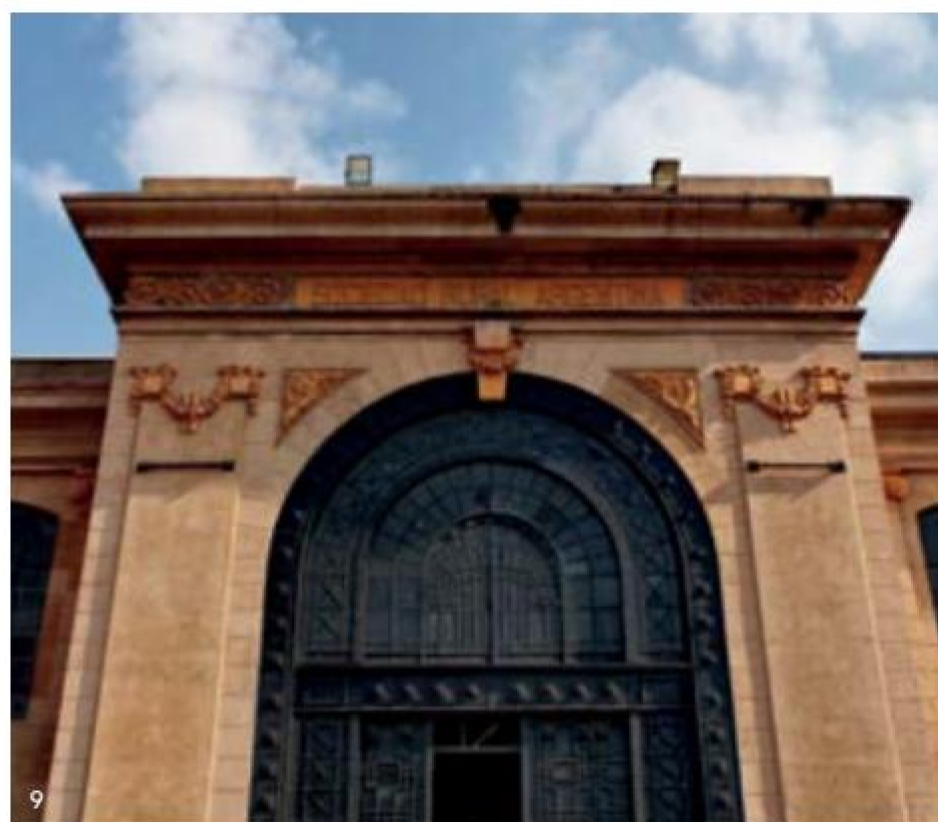
Autores: Arq. Salvador Mirate (pabellones equinos); Ings. Arqs. Lanús y Hary ("El Central"); Ings. Arqs. Vinent, Maupas y Jáuregui (pabellón Frers); Giovanni Bertini (esculturas pabellón equinos)

Monumento Histórico Nacional (1997)

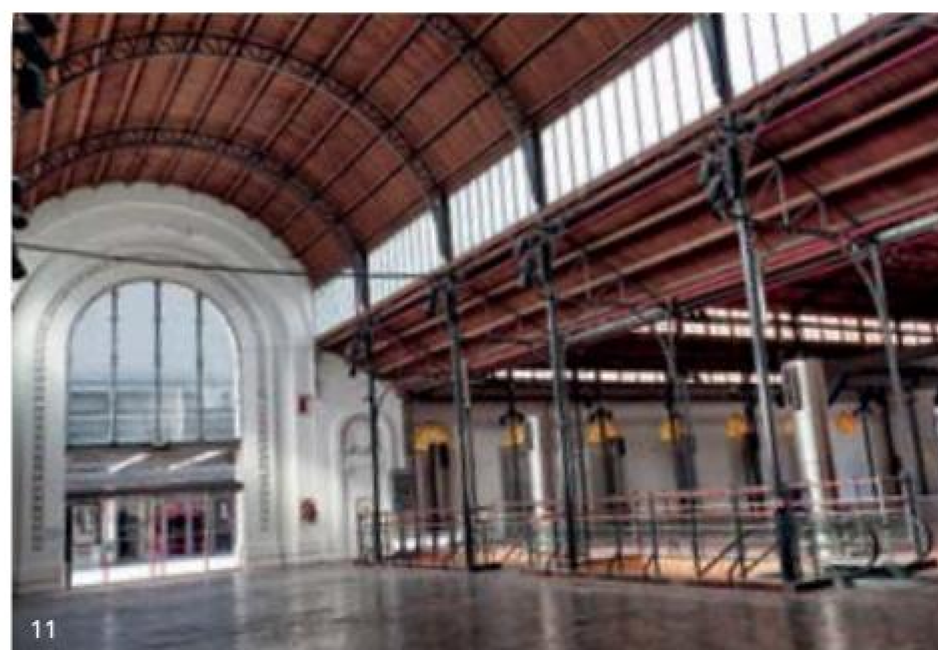
La Sociedad Rural Argentina fue fundada en 1866, pero será recién en 1875 cuando el Estado les otorgue un terreno de casi 12 hectáreas en Palermo para el desarrollo y construcción de un gran predio ferial. Las obras comenzarán en 1906 con el objetivo de inaugurarlas en 1910, ya que el gobierno nacional programaba allí la Exposición Internacional de Agricultura que formaría parte de los festejos del Centenario. Es en ese año cuando queda conformado el conjunto de edificios, la mayoría de ellos de carácter utilitario, implantados sobre áreas verdes y jardines diseñados por Carlos Thays –hoy casi inexistentes– y rodeados por una verja perimetral cuyo acceso principal se ubicaba frente a Plaza Italia, conformando un frente urbano hacia la misma junto con las entradas de los Jardines Botánico y Zoológico. Muchas de las construcciones originales de la Rural han sido demolidas –entre las que destacaba el Galpón de Toros– y otras lamentablemente modificadas, como el Pabellón Frers, que albergó


7


8


9


10


11

originalmente la muestra de Industrias Agrícolas y luego el Museo de Agricultura. Este edificio, obra de Vinent, Maupas y Jáuregui, se extiende sobre la Avenida Santa Fe y responde a un patrón académico de raíz francesa –muy acentuado por los techos en mansarda, ya desaparecidos–, aunque con algunas características propias de la arquitectura utilitaria, como los grandes ventanales destinados a lograr una buena iluminación natural y la estructura de hierro fundido, que no se percibe desde el exterior (5/9). El espacio que articula el conjunto es sin duda la Pista Central donde se realizan las exhibiciones ganaderas, rodeada por grandes tribunas y dos emblemáticos edificios proyectados por Salvador Mirate –los Pabellones de Equinos–, también dentro de líneas académicas, que se abren a la pista a través de dos imponentes arcos coronados por grupos escultóricos alegóricos de la ganadería (2/4/7/8/10/11). Por último, cabe destacar el edificio del restaurante "El Central", obra de Lanús y Hary, que se integra al conjunto con un lenguaje que adscribe asimismo al Academicismo francés (1/3). El predio contaba con un rico patrimonio escultórico, del que restan obras notables como el "Toro" del escultor francés Isidore Bonheur (6). **Fermín Labaqui**. (Fotos: 1/2/5: AGN // 3/6 a 11: Luis Picarelli // 4: Marcela Miranda).

TATTERSALL DE PALERMO


1


2


3

4

Ubicación: Avenida del Libertador 4595, Buenos Aires

Años: 1898 (fundación); c. 1908 (pórtico de acceso); 1917 (hall de venta); 1998 (remodelación)

Autores: Arq. Virgilio Cestari (proyecto pórtico); Brindani (construcción pórtico); Arq. Jorge Bernstein (remodelación)

Hacia 1766, Richard Tattersall fundó en las cercanías del *Hyde Park* de Londres un establecimiento para la subasta de caballos de carrera. La exitosa empresa, expandida por sus herederos, forjó la tradición que dio nombre al recinto de Palermo. Su gran pórtico academicista (1/3/4), que albergaba una vivienda en el primer nivel, se destaca por sus columnas de orden monumental a ambos lados del arco central, concentrando en el acceso motivos ornamentales de cuño francés y otros antiacadémicos. El espacio interior, circundado por una sucesión de *boxes* a modo de claustro con ángulos ochavados, constaba originalmente de una gran pista oval. Hacia 1917 se erigieron allí varios depósitos de forrajes y, en el centro del predio, el Hall de Ventas (2), con una fachada pintoresquista de vertiente británica. Sus interiores, sucesivamente ampliados y reformados, contaban en un principio con una confitería y un espacio de exhibición de purasangres rodeado por gradas. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUO PABELLÓN DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS EN LA EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DEL CENTENARIO (ÁREA DE FERROCARRILES Y TRANSPORTES)







Ubicación: Avenida Intendente Bullrich 375, Buenos Aires

Años: 1909-1910

Autores: Ings. Arqs. Pedro A. Vinent, Ernesto Maupas y Emilio Jáuregui (proyecto)

La Exposición del Centenario tuvo entre sus objetivos mostrar al mundo la riqueza lograda por la Argentina gracias a la producción agrícolo-ganadera. Desarrollada en varios predios de la ciudad –como la Sociedad Rural de Palermo, el Parque 3 de Febrero y los principales paseos–, estaba organizada por ejes temáticos: Agricultura y Ganadería, Industria, Bellas Artes y Ferrocarriles y Transportes; a este último –cuya muestra se instaló en el Regimiento de Patricios– pertenece el Pabellón del Ministerio de Obras Públicas. El edificio de planta circular responde al estilo antiacadémico de vertiente italiana conocido como *Liberty* (2 a 4). La elección no era casual, ya que a inicios del siglo XX el Antiacademicismo era considerado un signo de modernidad; sin romper del todo con la tradición clásica, admitía una mayor libertad formal, y la incorporación de la curva como elemento "natural" solía manifestarse mediante ornamentos vegetales y figuras femeninas (1). **Fermín Labaqui.** (Fotos: Sergio López Martínez).

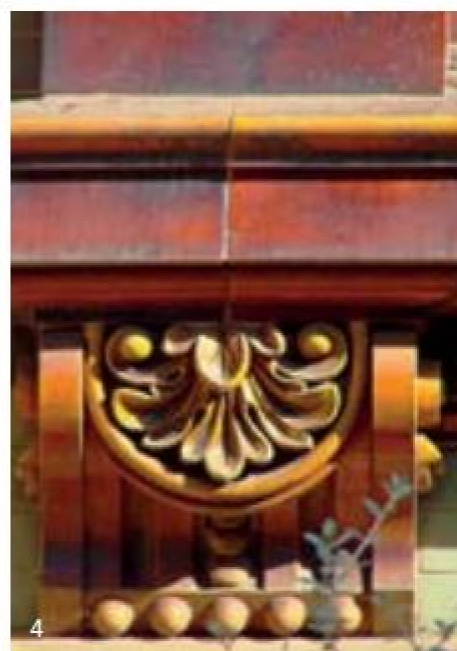
PALACIO DE AGUAS CORRIENTES

ACTUAL SEDE DE AGUA Y SANEAMIENTOS ARGENTINOS SA Y MUSEO DEL AGUA Y DE LA HISTORIA SANITARIA


1


2


3


4


5


6


7


8


9


10


11

Ubicación: Av. Córdoba 1950, Riobamba, Viamonte y Ayacucho, Buenos Aires

Años: 1886 (proy.); 1887-1894 (const.)

Autores: Arq. Olaf Boye e Ing. Carlos A. B. Nyströmer (proyecto); Bateman, Parsons & Bateman (construcción); Marcinelle & Couillet (estructura depósito)

Monumento Histórico Nacional (1989)

El gran depósito "Ingeniero Guillermo Villanueva" –más conocido como Palacio de Aguas Corrientes– es un notable ejemplo de la arquitectura utilitaria de fines del XIX, que se debate entre la fuerte impronta ecléctica de sus fachadas y el funcionalismo de su estructura interior. Aunque levantado para almacenar y distribuir agua potable a gran parte de la ciudad, según los cánones estéticos de la época esta función no debía exhibirse exteriormente, por lo que se "vistió" al edificio con un ropaje de muy libre inspiración académica francesa –ejes de simetría en las fachadas, volúmenes más altos en el centro y en las esquinas y mansardas (6/12)– y una exuberante originalidad ornamental, compuesta por ladrillos esmaltados y piezas cerámicas de la Royal Doulton y Burmantofts Co. (1 a 5/7 a 11). La estructura está formada por columnas, vigas y cabriadas metálicas que soportan 12 grandes tanques con capacidad para 72 millones de litros. **Fermín Labaqui**. (Fotos: 1 a 5 y 7 a 12: Sergio López Martínez // 6: Diego Guastavino).


1887

DEPÓSITO DE GRAVITACIÓN DE CABALLITO









Ubicación: Avenida Pedro Goyena 451, Avenida José María Moreno, Beauchef 619 y Valle 486, Buenos Aires

Años: 1912 (proyecto e inicio de obras); 1915 (inauguración)

Autores: Departamento Técnico de Obras Sanitarias de la Nación e Ing. Antonio Paitoví (proyecto); Lavenás, Poli y Cia. (construcción)

En las dos primeras décadas del siglo XX Buenos Aires experimentó un notable incremento en su población debido a una masiva inmigración de origen europeo. El Estado nacional encara entonces un ambicioso plan de obras de salubridad –agua potable y cloacas– que permitirían la extensión de la ciudad más allá del Centro y el Barrio Norte. El gran depósito de Aguas Corrientes de la Avenida Córdoba era ya insuficiente, por lo que se decide construir dos nuevos depósitos de gravitación en Caballito y Villa Devoto; la elección de estos sitios no fue casual, pues eran las zonas más altas de la ciudad, con cotas superiores a los 25 m. El depósito de Caballito es un edificio que responde a la tipología palaciega de inspiración académica, enmarcado dentro del Neorrenacimiento francés (1/3/5), con una organización simétrica en su planta y fachadas y, convenientemente ocultos tras este imponente exterior, los grandes tanques de almacenamiento (4). **Fermín Labaqui**. (Fotos: Sergio López Martínez).

DEPOSITO DE GRAVITACIÓN DE VILLA DEVOTO

1







Ubicación: Avenida Francisco Beiró 4150, Mercedes, José P. Varela y Gualeguaychú, Buenos Aires

Años: 1912 (proyecto); 1917 (inauguración)

Autores: Departamento Técnico de Obras Sanitarias de la Nación (proyecto); Wayss & Freytag (empresa constructora)

El Depósito Devoto se levantó con el fin de ampliar el servicio de provisión de agua potable en la segunda década del siglo XX, pensando ya en una población de 6.000.000 de habitantes. Junto con el de Caballito (ver página anterior), tenían por objeto responder a la demanda producida por el vertiginoso crecimiento de la ciudad en esos años, lo que se completaba con la creación de la nueva planta potabilizadora "Libertador General San Martín" (ver página siguiente), instalada en Palermo para reemplazar a la antigua planta de Recoleta. Como en el caso de Caballito, el edificio se inscribe dentro de la tipología de "gran palacio" con marcada influencia del Academicismo francés, con un exterior de grandes mansardas de pizarra y fachadas de piedra París (1 a 3) que "disfrazan" una impresionante estructura de acero para sostener 12 tanques distribuidos en tres pisos (4). **Fermín Labaqui**. (Fotos: 1: Archivo Adolfo Brodaric // 2 a 4: Sergio López Martínez).

PLANTA POTABILIZADORA "LIBERTADOR GENERAL SAN MARTÍN"


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Avenida de los Ombúes 55 y Avenida Figueroa Alcorta, Buenos Aires

Años: 1906-1908 (proyecto); 1910 (inauguración); 1917-1918 (conclusión proyecto Ing. A. González); 1923-1928 (1ª etapa proyecto Ing. A. Paitoví)

Autores: Ings. Agustín González y Antonio Paitoví

A mediados del siglo XIX, la población de Buenos Aires todavía consumía el agua proveniente de aljibes ubicados en sus casas, o bien provista por los aguateros, que la tomaban del Río de la Plata para luego distribuirla en grandes barriles de madera que cargaban en carros recorriendo la ciudad. Como la precariedad de estos sistemas facilitaba la propagación de graves enfermedades como el cólera o la fiebre amarilla, a partir de 1868 el Estado encara las primeras obras de saneamiento, que consistieron en la instalación de una toma de agua a orillas del río para conducirla hasta una planta potabilizadora ubicada en el predio donde hoy funciona el Museo Nacional de Bellas Artes; allí mismo se instaló un sistema de bombeo que distribuía el suministro, en principio sólo al Barrio Norte. Pronto el crecimiento acelerado de la población obligó al gobierno a diseñar y ejecutar un proyecto de mayor alcance; estas obras incluyeron la construcción de depósitos de agua en las zonas más elevadas –entre los que


7


8


9


10


11


12

se destaca el Palacio de Aguas Corrientes– y la consecuente necesidad de una planta potabilizadora de mayor envergadura. Así nace el Establecimiento de Potabilización Libertador San Martín, ampliado en varias oportunidades hasta llegar en la actualidad a una producción de 3.100.000 m3 de agua potable por día. El conjunto se estructura a través de enormes piletas en las que se deposita el agua tomada del Río de la Plata (3) y de varios edificios que contienen la maquinaria destinada al proceso de potabilización (filtros, decantadores, laboratorios, fuentes, etc.). El edificio destinado al laboratorio central (1927) sirve de fachada principal sobre la avenida Figueroa Alcorta (11/12), y como la mayoría de los otros que componen el complejo muestra la influencia de la arquitectura italianizante: simetría perfecta en su composición, armoniosas proporciones y el uso de elementos que hacen referencia al lenguaje clásico, como frontis triangulares, arcos de medio punto, almohadillado en los muros, pilastras y balaustres; en los pabellones que contienen los depósitos de agua asoman incluso algunas referencias a los baños termales romanos, lo que puede observarse en las aberturas de gran superficie vidriada y en las ventanas en forma de semicírculo (4 a 6 y 8 a 10). **Fermín Labaqui.** (Fotos: Diego Eidelman).

ANTIGUA ESTACIÓN 19 DE NOVIEMBRE DEL FERROCARRIL DEL OESTE DE BUENOS AIRES (FERROCARRIL SARMIENTO)

ACTUAL PASAJE DARDO ROCHA Y MACLA (MUSEO DE ARTE CONTEMPORÁNEO LATINOAMERICANO)

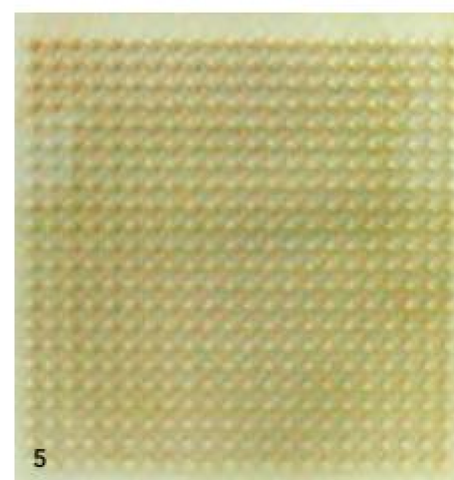


1


3


4


2


5


6

Ubicación: Calle 50, Avenida 7, Calles 49 y 6, La Plata, Buenos Aires

Años: 1883-1887 (construcción); 1928 (remodelación y refuncionalización)

Autores: Arq. Francisco Pinaroli (estación original); Arqs. Enrique Quincke y Mario Cooke (remodelación); N. Seminara y Cia. (empresa constructora)

La planta en "U" de la antigua estación constituía el acceso de los rieles a la nave interior (3/7), con una embocadura sobre la Calle 6. A partir del traslado de la terminal en 1906, distintas reparticiones provinciales pasaron a funcionar en este edificio adscripto al estilo Neorrenacimiento italiano. La portada de acceso sobre la Plaza San Martín (1/2) muestra, no obstante, elementos arquitectónicos de cuño francés añadidos en la posterior remodelación, que cerró la embocadura original y agregó una mansarda. La actual sede del MACLA –debida a la generosa iniciativa y al tesón del artista platense César López Osornio– alberga una magnífica colección de arte latinoamericano contemporáneo, especialmente representativa de la Abstracción geométrica y de las corrientes óptico-cinéticas, en la que se destacan obras del propio López Osornio (4), Luis Tomasello (5) y Julio Le Parc (6). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: 1 a 3: Arturo López Puertas // 4 a 6: Colección MACLA // 7: Alberto Petrina).



ESTACIÓN LA PLATA DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL SUD (FERROCARRIL GENERAL ROCA)







Ubicación: Avenida 1 y Diagonal 80, La Plata, Buenos Aires

Años: 1903 (proyecto); 1904-1906 (construcción)

Autores: Arqs. Paul Bell Chambers y Louis Newbery Thomas (proyecto)

Hacia 1900 el Ferrocarril del Sud llegó a manejar la totalidad de las conexiones ferroviarias de La Plata. Por razones logísticas, la empresa proyectó en 1902 el traslado de la terminal al borde de la ciudad, dejando el dominio de la estación 19 de Noviembre al Estado provincial en 1906. La nueva cabecera monumental de la estación La Plata concentra motivos ornamentales de inspiración eduardiana (5), aunque "planchados" en la década de 1930 (1/3). Dos frontis apoyados en columnas de orden gigante flanquean la característica cúpula circundada por óculos, articulando las dos fachadas que convergen en el ángulo agudo de la esquina: en la Avenida 1, el frente cierra lateralmente la nave ferroviaria con dos accesos protegidos por marquesinas metálicas de líneas *Art Nouveau* (2); sobre la Diagonal 80, un puente techado metálico (4) conduce a los andenes de las vías que llevan al puerto, no incluidos en el proyecto original. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: 1 a 4: Jorge Tartarini // 5: AGN).



5

ANTIGUA ESTACIÓN LA PLATA DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE BUENOS AIRES (MERIDIANO V)

ACTUAL CENTRO CULTURAL ESTACIÓN PROVINCIAL



1



2

Ubicación: Calles 71 y 17, La Plata, Buenos Aires

Años: 1907 (proyecto ferrocarril); 1909 (inicio obras); 1910-1912 (inauguraciones estación y ferrocarril); 1998 (centro cultural)

Autores: Ing. Enrique Dengremont (proyecto); Ings. Dirks y Dates de la Sociedad Anónima Franco-Argentina de Trabajos Públicos (construcción)

El gobernador Marcelino Ugarte impulsó en 1902 el restablecimiento del Ferrocarril Provincial mediante la construcción del ferrocarril económico de trocha angosta desde el puerto de La Plata hasta el Meridiano V, en el límite con La Pampa. La estación La Plata se ubicó sobre las vías provenientes de Ensenada, paralelas a la Circunvalación. El edificio, de sobrias líneas academicistas, destaca en su eje de simetría un reloj sobre el cornisamento superior; una marquesina de hierro forjado cubre el acceso al cuerpo central, que remata en una pequeña mansarda de pizarra (1/2). Si bien la línea sur hacia Mar del Plata no se concretó, de esta cabecera partía el ramal troncal de la línea oeste hacia los partidos de Brandsen, Monte, Saladillo, 25 de Mayo y 9 de Julio, para luego abrirse en dos tramos. En 1914 se alcanzó Mira Pampa, y las ampliaciones del tendido original incorporaron a Avellaneda y Azul en 1927 y a Olavarría y Pehuajó en 1930. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Arturo López Puertas).

TALLERES DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL OESTE DE BUENOS AIRES (FERROCARRIL SARMIENTO)
TALLERES DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL SUD (FERROCARRIL GENERAL ROCA)


1


2


3

Ubicación: Avenida 1 y Calle 528, Tolosa, Buenos Aires

Años: 1885-1886

Autores: Ing. Otto Krause (proyecto y dirección estación y talleres anexos); Ing. Justo R. Dillon (construcción estación)

En 1882 el Ferrocarril del Oeste habilitó el ramal ferroviario de la estación La Plata –actual estación Tolosa– hacia Ensenada, donde se producía el empalme con el Ferrocarril Buenos Aires al Puerto de la Ensenada. El último tramo del largo viaje que unía Buenos Aires con La Plata era cubierto por un tren Decauville que partía de Tolosa rumbo al centro de la ciudad, hasta la instalación en 1883 –mientras se construía la estación 19 de Noviembre– de una terminal provisoria cercana a la Plaza San Martín. Tolosa cobró importancia por sus talleres ladrilleros, destinados a trabajos de pintura, fundición, herrería, tornería, calderería, administración y, principalmente, reparación de vagones y locomotoras (1 a 3). En los más de 22.000 metros cuadrados cubiertos por las naves de estructura metálica y luz cenital, en la década de 1950 el ingeniero argentino Livio Porta hizo grandes aportes con sus estudios sobre locomotoras a vapor. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Arturo López Puertas).

PUERTO DE LA PLATA











Ubicación: Ensenada de Barragán, La Plata, Buenos Aires

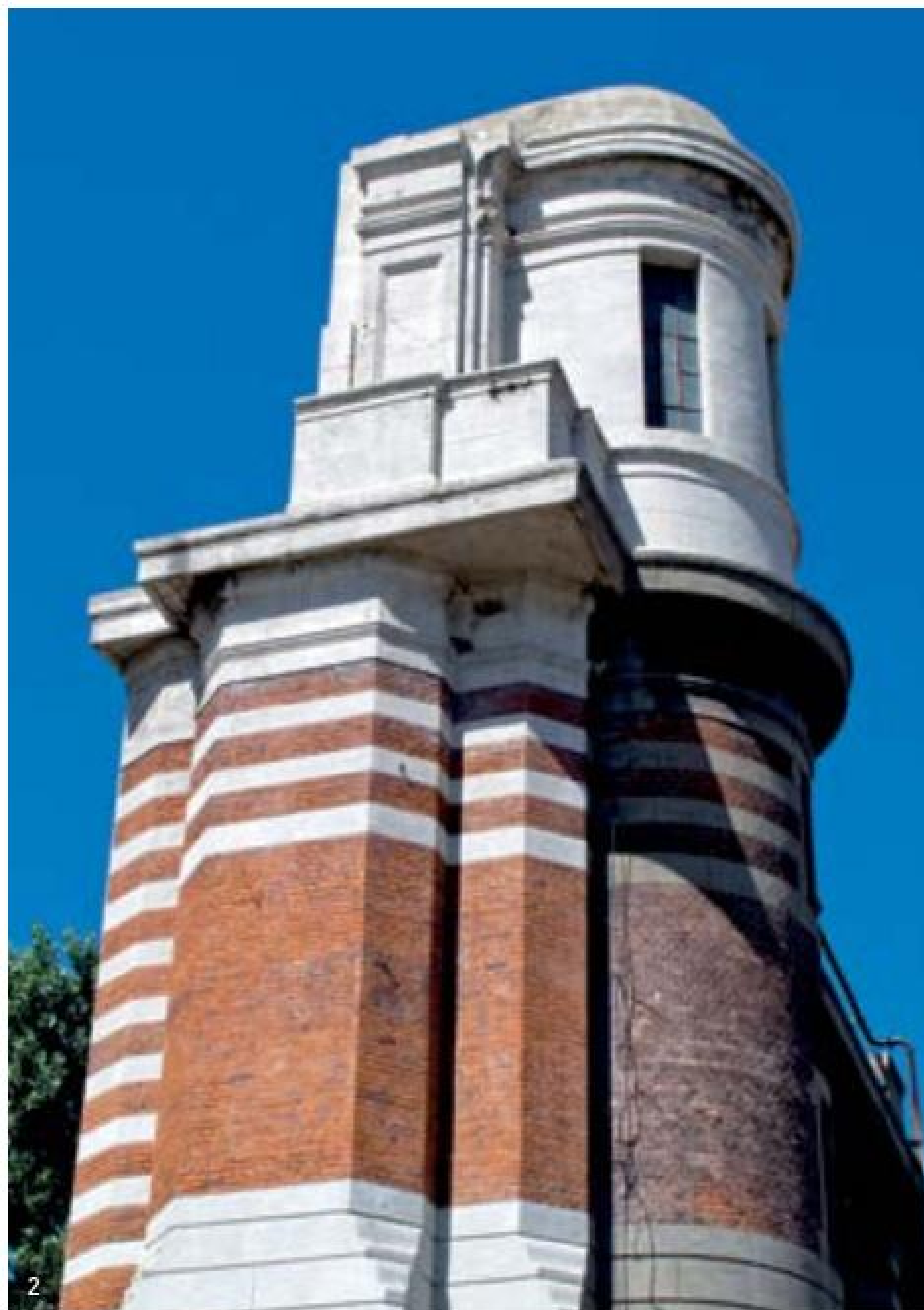
Años: 1882 (proyecto); 1883 (piedra fundamental); 1890 (inauguración)

Autores: Ing. Juan Abel Adrián Waldorp (proyecto y dirección): Lavalle, Medici y Cía. (construcción); J. C. Van Hattem y Cia. (hidráulica)

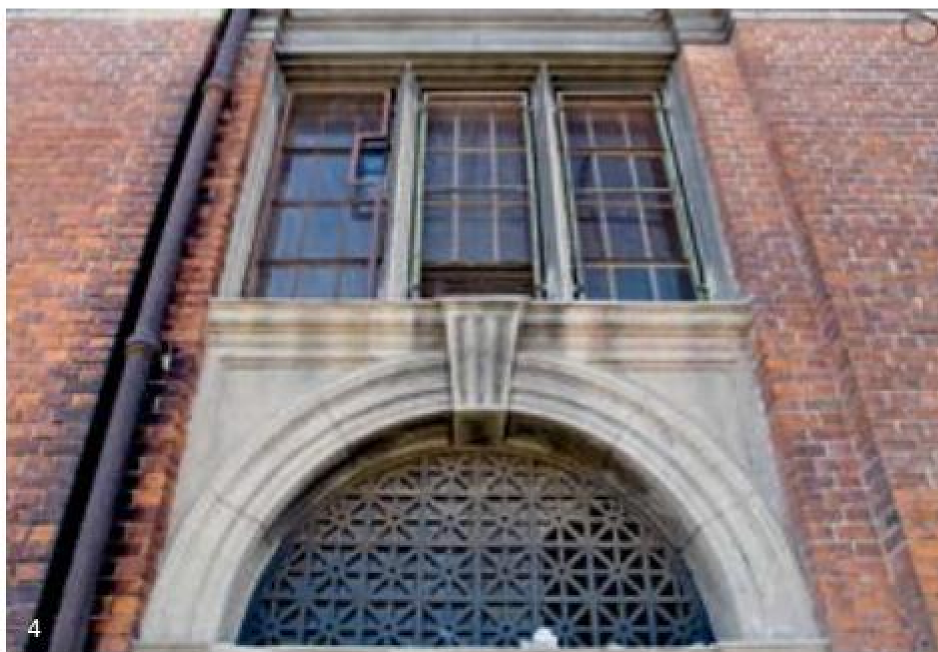
El diseño de Juan Waldorp –ingeniero en jefe de Hidráulica en su Holanda natal– se rige por un eje longitudinal compuesto por el canal principal, que atraviesa en sentido nor-nordeste la isla Santiago y el río homónimo. Allí donde se formaba la rada del antiguo puerto natural se encuentra la Escuela Naval Militar (5), de los arquitectos A. Jacobs, R. Giménez y A. Falomir. En su tramo interior, el canal penetra perpendicularmente los bañados de la franja costera hasta el dique central, que forma una gran dársena. El conjunto está flanqueado por un par de canales laterales, formando dos terraplenes donde se ubican las instalaciones ferroviarias y los depósitos, protegidos por muros perimetrales de mampostería y hierro (2). Se destacan la antigua casa de máquinas (1), el puente giratorio (3) del Ferrocarril del Sud (1910-1913) y la estación Dock Central (4) del tramo al puerto que el antiguo Ferrocarril Provincial inaugurara en 1889. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA SUPERUSINA "DOCK SUD" DE LA COMPAÑÍA ALEMANA TRANSATLÁNTICA DE ELECTRICIDAD


1


2


3


4

Ubicación: Dock Sud, Avellaneda, Buenos Aires

Años: 1907-1910 (construcción e inauguración)

Autor: Philipp Holzmann y Cía. (empresa constructora)

Ante el rápido crecimiento de la demanda eléctrica de Buenos Aires, la CATE construyó fuera de los límites de la ciudad este inmenso establecimiento sin precedentes, que contaba con instalaciones portuarias para la provisión de carbón y una serie de naves de estructura metálica, destacándose la gran sala de máquinas de 140 m. de longitud. Varias empresas alemanas cubrieron las distintas etapas de su construcción: AEG proveyó los cables, máquinas y motores, Brückenbau-Flender la estructura de hierro y Philipp Holzmann ejecutó la mampostería y las fundaciones, uno de los primeros ensayos con hormigón armado en el país. Las fachadas se visten de un híbrido lenguaje neorrománico o neobizantino, sobriamente adaptado a la rígida división volumétrica funcional. Lamentablemente, su refuncionalización implicó la destrucción casi total del edificio, conservándose en la actualidad las torres que flanqueaban su frente, un anexo y una vivienda (1 a 4). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).

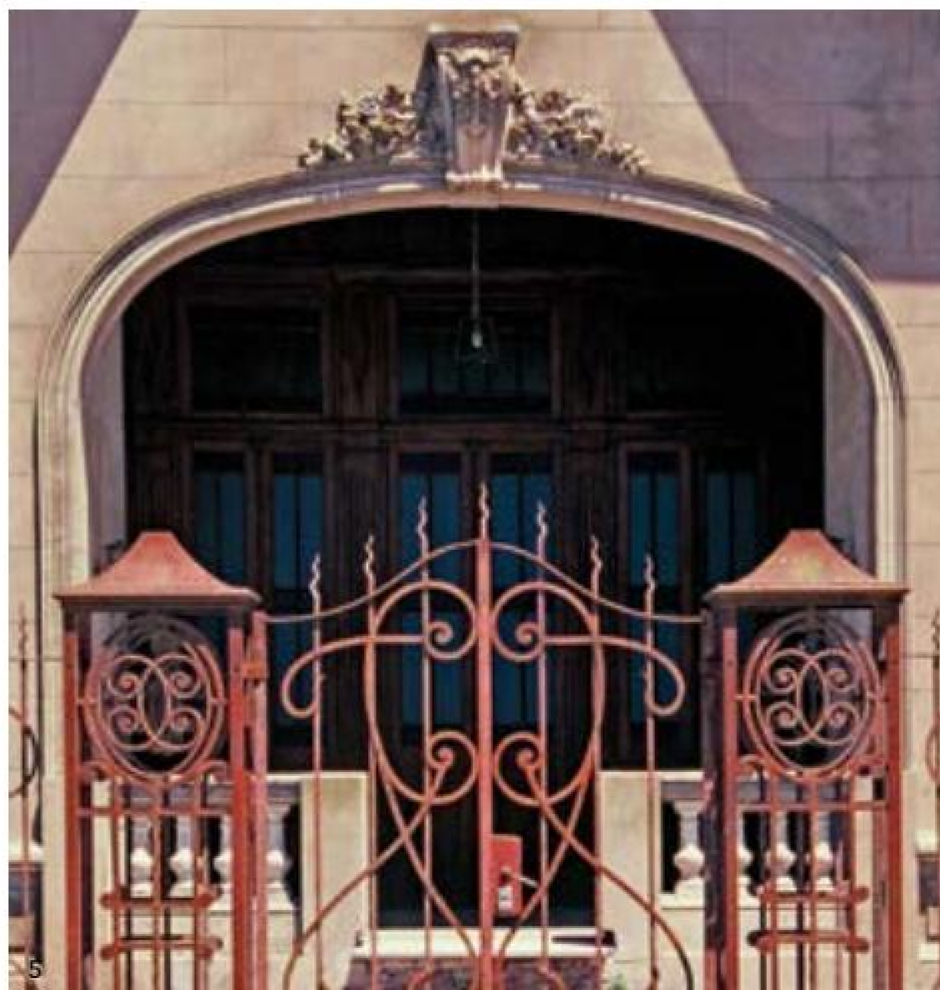
MOLINO GUGLIELMETTI


1


2


3


4


5

Ubicación: Avenida Libertad y Avenida Guglielmetti, Benito Juárez, Buenos Aires

Años: 1893 (construcción molino); 1904-1926 (construcción viviendas Guglielmetti); 1993 (reforma)

Autor: José Molli (construcción viviendas)

El gran molino harinero, ubicado estratégicamente frente a la estación ferroviaria, organiza su planta en "L" alrededor de un gran patio central. Entre 1904 y 1926 la familia encargó al constructor José Molli una serie de viviendas en sus inmediaciones. Se destaca el chalet pintoresquista con sus empinadas cubiertas de teja francesa y un volumen cilíndrico rematado mediante un cupulín con veleta (2). En la esquina opuesta, otro chalet de planta cuadrada y estilo centroeuropeo (3/5) presenta trabajos de líneas *Art Nouveau*, tanto en su carpintería –ejecutada por el artesano Cittadini– como en sus solados calcáreos, con diseños florales realizados por Garabelli. Lindera con el molino, la vivienda de mayor envergadura, que contaba con una galería perimetral, adquirió su aspecto actual tras la construcción del frente municipal (1926), con un frontón curvo a modo de remate y detalles de herrería realizados por José Carussi Benigno. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA ESTACIÓN CAMPANA DEL FERROCARRIL BUENOS AIRES Y CAMPANA / ESTACIÓN CAMPANA DEL ANTIGUO FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO (FERROCARRIL GENERAL MITRE)


1


4


2


3


5

Ubicación: Avenida Leandro N. Alem y Avenida Ing. Agustín Rocca, Campana, Buenos Aires

Años: 1875-1876 (1ª estación); 1885-1888 (talleres y otras construcciones); 1923 (proyecto 2ª estación); 1924-1925 (construcción 2ª estación)

Autor: Giuseppe Maranesi (constructor 1ª estación)

Esta estación empezó siendo punta de rieles del Ferrocarril Buenos Aires y Campana hasta 1886, cuando se prolonga a Rosario, cambiando su nombre por el de Buenos Aires y Rosario. Se conserva el primer edificio de pasajeros, de tendencia general italianizante y alusiones constructivas inglesas (1/3). En Campana se instalaron talleres, destacándose un gran galpón ladrillero de 80 m. de longitud. En 1994 se inauguró el Museo Ferroviario, que funciona en la antigua estación de cargas. En 1908 el Buenos Aires y Rosario se fusiona con el Ferrocarril Central Argentino, pasando la red a tomar esta última denominación. En 1925 se inauguró el nuevo edificio de pasajeros. Podría ser proyectista el arquitecto J. W. Brown, autor de la Estación Córdoba de esta compañía. Es un ejemplo de composición simétrica de estilo eduardiano en el cual se destacan la marquesina, el tímpano con reloj y la cúpula que lo remata (2/4/5). **Adolfo Brodaric**. (Fotos: 1 a 3: Sergio López Martínez // 4/5: AGN).

BASE NAVAL DE PUERTO BELGRANO

ANTIGUO PUERTO MILITAR DE BAHÍA BLANCA

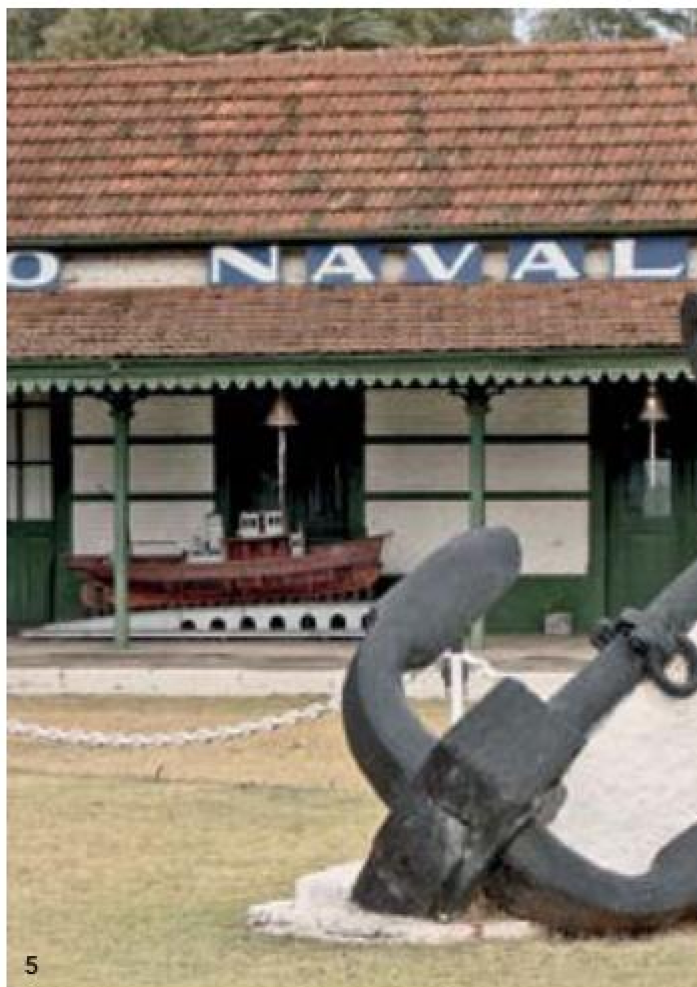

1



2


3


4



5


6


7


8

Ubicación: Punta Alta, Buenos Aires

Años: 1896-1905 (puerto, baterías y torre de señales); 1908-1917 (nuevo dique); 1926-1927 (intendencia y casa de oficiales); 1928-1937 (iglesia, casino y hotel)

Autores: Ing. Luis Luiggi; Arq. Ezequiel Real de Azúa (proyecto casa oficiales); Ing. Arq. Ernesto Pfretschner (iglesia)

MHN (1961 batería Nº 4)

En 1895 el teniente Félix Dufourq planteó la necesidad de contar con un puerto militar en la ría, cuyo célebre dique de carena diseñó Luis Luiggi. Sobre el eje perpendicular a la costa, modificando el ambiente natural de marismas, el ingeniero italiano localizó un complejo urbano con una estación propia del antiguo Ferrocarril del Sud (5), hoy museo. Los primeros edificios aluden a las fortalezas medievales italianas de remates almenados, arcos apuntados, ladrillo visto y basamentos símil piedra, destacándose la Torre de Señales (6/9), el Correo (2) y la Casa de Bombas (1902). Los patrones anglosajones prevalecieron en los años 20 en la intendencia y su chapitel (7) y en la casa de jefes y oficiales (8), con entramados tipo *pan de bois*. El gran hotel de líneas Tudor (1) y la iglesia neogótica (4) se inauguraron en los años 30, introduciéndose luego el estilo californiano, presente en el casino de suboficiales construido por Adalberto T. Pagano. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).



ESTACIÓN BAHÍA BLANCA SUD DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL SUD (FERROCARRIL GENERAL ROCA)


1


2


3


4


5

Ubicación: Avenida General D. Cerri 700, Bahía Blanca, Buenos Aires

Años: 1909-1910

Junto con los talleres y depósitos aledaños, la primera estación del Ferrocarril del Sud (1883-1884) debió ser reemplazada veinte años más tarde por la importancia que Bahía Blanca alcanzó como nodo ferroviario. Conservando la implantación original se erigió un edificio nuevo de mayor envergadura, con una playa de acceso vehicular cercada por una verja y portales de ingreso (3). Exhibiendo un basamento almohadillado y una primera planta con pilastras apareadas, el cuerpo central se adelanta levemente, flanqueado por alas laterales de menor altura; a modo de remate, la mansarda ceñida por chimeneas laterales se ubica detrás de un frontis quebrado, dando paso a un motivo que destaca el reloj (1/2). Una marquesina de hierro y vidrio recorre el frente de sobrias líneas academicistas, detrás del cual se percibe la particular nave de estructura metálica y madera que cubre las vías, uniendo los dos andenes originales (4/5). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: 1/2/4/5: Sergio López Martínez // 3: AGN).

BARRIO "NUEVA LIVERPOOL"


1


4


2


5


3

Ubicación: Brickman entre Avenida Colón y Donado, Bahía Blanca, Buenos Aires

Años: 1904-1908

Autores: José Rión (construcción)

El Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico –a cargo de la red del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste desde 1904– construyó para sus empleados esta serie de viviendas (4/5), desarrollada linealmente frente a las vías que conducen a Puerto Galván. Con dos unidades de tres habitaciones en cada planta, los bloques contaban originalmente con retretes exteriores. Sin embargo, lucían cierta imagen de prestigio social visible en la privacidad de sus jardines delanteros, cercados hacia la calle por muros de ladrillo visto y verjas (1 a 3). Las cubiertas inclinadas, las cenefas ornamentales de madera, los fustes de las chimeneas y la falsa sillería en las aristas se componen dentro de un lenguaje de influencia británica, formando un notable conjunto urbano-arquitectónico que también incluye la antigua estación Noroeste, el viejo Mercado "Victoria", la usina de la calle Donado (ver páginas siguientes) y el puente sobre la Avenida Colón. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Patricia Correbo).

ANTIGUO MERCADO DE FRUTOS "VICTORIA", ESTACIÓN BAHÍA BLANCA NOROESTE Y USINA


1


2



3


4


5


6

El Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste habilitó su primer tramo a Bernasconi hacia 1891; la estación cabecera (2/4), con planta en doble "T" y galería paralela a las vías, se resolvió con estructura liviana tipo *balloon-frame* y revestimientos de chapa. En 1897, con la extensión de la línea a Toay, la empresa ferroviaria realizó con el constructor Ernesto Bottonelli una serie de edificios para talleres y depósitos en el predio de la estación y los galpones I y II del adyacente Mercado "Victoria" (1/3), sumándose el galpón III en 1901. En 1904 la red ferroviaria fue adquirida por el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, que agregó los galpones IV (1904) y V (1907) con el fin de aumentar la capacidad de acopio y comercialización de lanas, cereales, frutos y cueros producidos en su área de influencia. El conjunto compuesto por naves lineales y una avenida interna alcanzó los 34.000 metros cuadrados cubiertos, llegando a competir con el Mercado Central de Avellaneda. La sobria ornamentación de los galpones se limita al juego con las trabas de ladrillo en frisos y guardas, mientras que en los interiores funcionales, con pisos de asfalto y cabriadas de madera o hierro, se priorizan las condiciones de estanqueidad. Con 20 desvíos, el complejo podía recibir hasta 600 vagones, produciéndose la carga y descarga en las galerías de quebracho cubiertas por


7


8


9

aleros en pendiente (5/6). En 1908, tras alcanzar las conexiones a Córdoba y Cuyo, el Pacífico concretó importantes anexiones en la zona de los talleres; se destacan el puente metálico de la Avenida Colón (1908), los galpones para productos vitivinícolas (9), las viviendas de la calle Brickman (ver página anterior) y la usina ladrillera de Donado (7/8), construida por José Rión con notable calidad (1907). El predio de más de 40 hectáreas, absorbido por el Ferrocarril del Sud en 1924, presenta actualmente un vasto y valioso conjunto patrimonial en riesgo de perderse. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Cortesía Dirección Provincial de Patrimonio Cultural).

ANTIGUA USINA DEL FERROCARRIL DEL SUD (FERROCARRIL GENERAL ROCA)


1


2


3

Ubicación: Ingeniero White, Buenos Aires

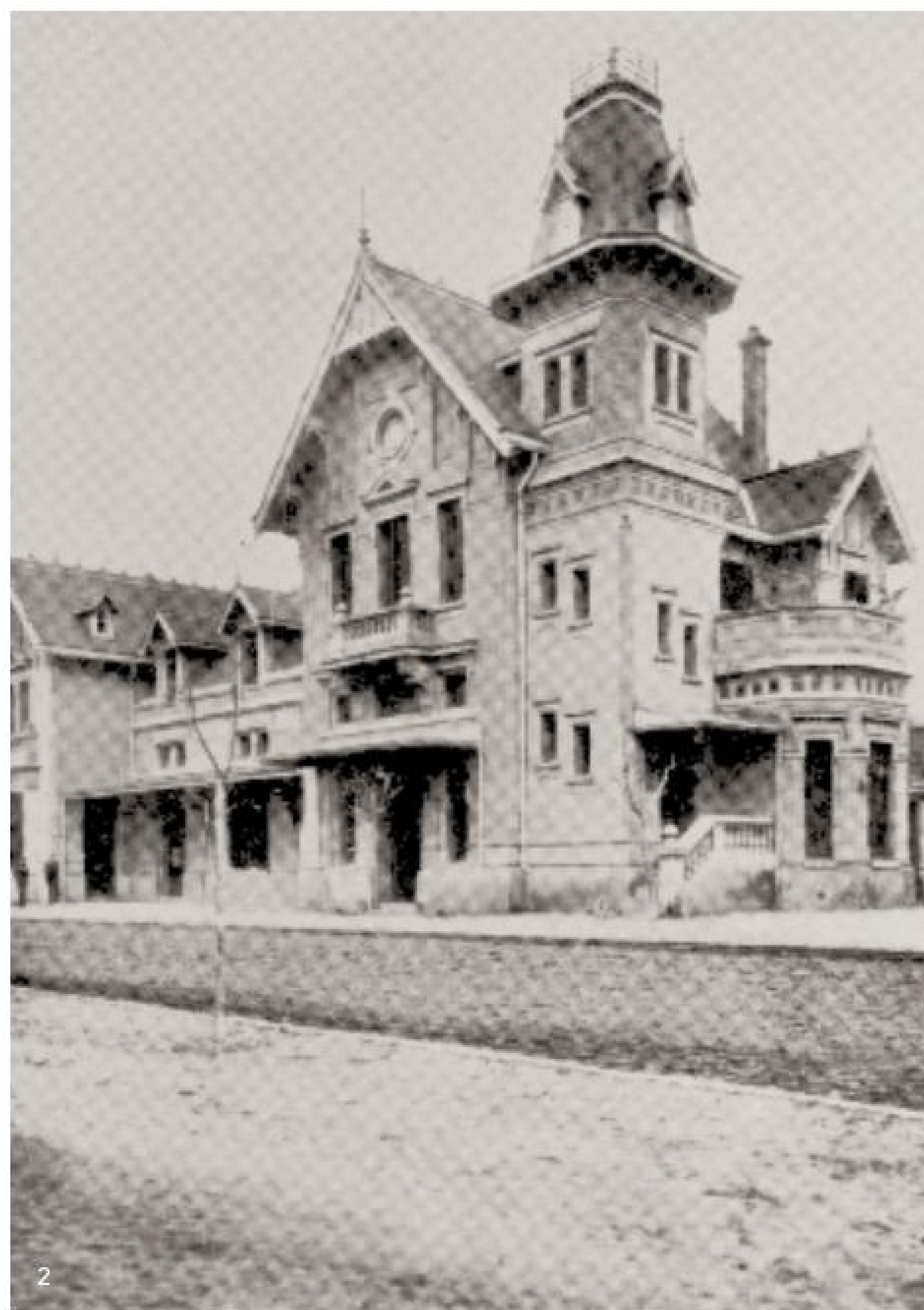
Años: 1904 (inicio de obras); 1908 (inauguración)

Autores: Oficina Técnica del Ferrocarril del Sud (proyecto); José Rión (construcción); Ing. Alberto J. Pringles (supervisión de obra)

Cuenta con una chimenea exenta de 50 m. de altura y 3.000 m2. cubiertos por dos naves ladrilleras. Una vez reemplazada en 1934 por la usina General San Martín y hasta su clausura en 1993, albergó los talleres de "Mecánica Muelle" y la división eléctrica del puerto (1 a 3). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Dirección Provincial de Patrimonio Cultural).

ESTACIÓN RAMOS MEJÍA DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL OESTE DE BUENOS AIRES (FERROCARRIL SARMIENTO)


1


2


3


4


5

Ubicación: Leandro N. Alem 45-55, Avenida Rivadavia, Güemes y French; Ramos Mejía, Buenos Aires

Años: 1904-1906 (proyecto y construcción); 1916 (modificación)

Autor: Arq. Johannes Jacobus Doyer (proyecto)

La histórica línea, que a partir de 1857 cubrió el recorrido entre la Estación del Parque y Floresta con la célebre locomotora "La Porteña", se prolongó al año siguiente hasta Ramos Mejía –originalmente estación General San Martín–, extendiéndose en 1859 y 1860 a Morón y Moreno, respectivamente. Estas dos estaciones respondían a la tipología propia de esta empresa ferroviaria, con un volumen cúbico de dos niveles entre alas laterales de una planta. En cuanto a la estación definitiva de Ramos Mejía (1/2), se resuelve bajo líneas del Pintoresquismo tardovictoriano, predominantes en las nuevas estaciones construidas por esta compañía tras ser privatizada en 1890. El gran chalet sobresale por su sofisticada composición, destacándose el juego volumétrico de las cubiertas, que forman aleros sostenidos por ménsulas (3/5) alrededor de la torre lateral, que conserva su crestería de hierro ornamental (4). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: 1/3/4/5: Sergio López Martínez // 2: AGN).

ESTACIÓN PEHUAJÓ DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL OESTE DE BUENOS AIRES (FERROCARRIL SARMIENTO)



Ubicación: Avenida Labardén y Mitre, Pehuajó, Buenos Aires

Años: 1910-1911

La llegada del Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires en 1889 aceleró el crecimiento de la joven localidad, fundada apenas seis años antes. La estación provisoria de madera fue reemplazada dos décadas más tarde por un nuevo y mayor edificio, que responde a una particular tipología repetida poco tiempo después en la estación gemela de Luján (ver página siguiente). Adoptando un estilo de inspiración academicista, la tradición pintoresquista de vertiente británica cede ante el uso de mansardas con cresterías y una resolución de fachada que destaca un cuerpo central unido a dos volúmenes laterales mediante alas de menor altura. Acentuando esta composición, las cornisas se quiebran levemente, sostenidas por pilares almohadillados sobre las aristas. El acceso, protegido por una marquesina, coincide con el eje de la calle Mitre, que conecta la estación con el centro de la ciudad. El andén está cubierto con una característica sucesión de cabriadas paralelas a las vías. **Juan Pablo Pekarek**. (Foto: AGN).

ESTACIÓN LUJÁN DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL OESTE DE BUENOS AIRES (FERROCARRIL SARMIENTO)


1


2

Ubicación: General Belgrano y Avenida España, Luján, Buenos Aires

Años: 1864 (primera estación); 1912-1914 (segunda estación)

El edificio actual de la estación sigue el modelo de impronta francesa (2) impuesto por la estación de Pehuajó, cuyos andenes también se encuentran protegidos por una particular estructura de cabriadas paralelas a las vías. Entre las variantes del prototipo se destaca, en este caso, un óculo centrado en el cornisamento superior, jerarquizando el acceso (1). A pocos metros, en dirección Moreno, se conserva la estación antigua, constituida por un volumen lineal con cubierta a dos aguas, en cuyos lados menores se disponen hastiales coronados por curiosos remates que aluden a pequeños campanarios. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).

OTRAS OBRAS


1


2


3


4


5

En 1910 la Compañía Primitiva de Gas absorbió las usinas Corrales (1/3), del ing. George Stevenson, en Lavardén 401 (1890), y Barracas (2), en Patricios 1167 (1908). Próximos se ubican la Arrocera Argentina (1908-10), en Vieytes 1560 (4), y el galpón de San Antonio 941 (5), del arq. A. Ferraris. **Juan P. Pekarek**. (Fotos: JPP).

ESTACIONES AYACUCHO, OLAVARRÍA, RAUCH Y TANDIL DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL SUD (FERROCARRIL GENERAL ROCA)


1


2


3


4


5

La antigua estación terminal de Ayacucho, habilitada en 1880 por la extensión del Ferrocarril del Sud desde Dolores, es un claro exponente del sistema integral característico de la arquitectura ferroviaria británica, que combina el gusto pintoresquista –visible en el uso del ladrillo visto y en las cubiertas a dos aguas de teja francesa– con la tradición funcional inglesa, basada en el montaje en seco de elementos seriados; éste es el caso de la casa del jefe de estación, que conserva su galería con *bay-windows* e interiores equipados con estufas de fundición (2). Hacia 1883 la línea se prolongó a Tandil, el edificio de cuya estación definitiva (1889) adopta similares recursos estéticos, destacándose sus gabletes empinados (3), detalles goticistas victorianos y los andenes cubiertos con ménsulas ornamentales soportadas por las columnas de hierro fundido (4), elementos que asimismo se repiten en la estación de Rauch (1891). En esta pequeña estación (1) del ramal Las Flores-Tandil, la monocromía que surge del trabajo ornamental del ladrillo explota todas sus amplias posibilidades expresivas. Sobre la línea que une Azul con Bahía Blanca, la estación Olavarría (1883) repite el uso de cubiertas inclinadas de teja, en este caso con revoques rústicos y arcos de medio punto con claves (5). **Juan Pablo Pekarek.** (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA ESTACIÓN TIGRE DEL FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO (FERROCARRIL GENERAL MITRE)

ACTUAL ESTACIÓN FLUVIAL DE PASAJEROS "DOMINGO FAUSTINO SARMIENTO"


1


2


4


5


3


6

Ubicación: Avenida Mitre 305, Tigre, Buenos Aires

Años: 1891 (proyecto); 1897-1898 (construcción e inauguración estación y muelle)

Autores: Arqs. Eustace Lauriston Conder y Roger Thomas Conder (proyecto)

Finalizada en 1865 por el Ferrocarril del Norte de Buenos Aires, la línea a Tigre fue adquirida en 1890 por el Ferrocarril Central Argentino, que para llegar a la Capital empalmó ambas redes en Victoria. Los arquitectos Conder & Conder iniciaron en 1888 la obra de más de cuarenta estaciones para esta compañía y para el Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario. Desarrollada linealmente, la terminal de Tigre refleja el origen británico de los proyectistas, que se inclinaron por el *revival* Tudor presente en los entramados aparentes de madera de los hastiales (1/6), en los gabletes superpuestos y en los volúmenes pintoresquistas que se disponen generando entrantes y salientes (3). Entre los elementos estandarizados típicos de la arquitectura ferroviaria inglesa, se destacan los capiteles con tornapuntas de las columnas de madera en las galerías (2/5), posteriormente ampliadas y transformadas en un claustro conectado al actual puerto fluvial (4). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ESTACIÓN Y TALLERES VICTORIA DEL ANTIGUO FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO (FERROCARRIL GENERAL MITRE)


1


2


3


4


5


6


7


8


9

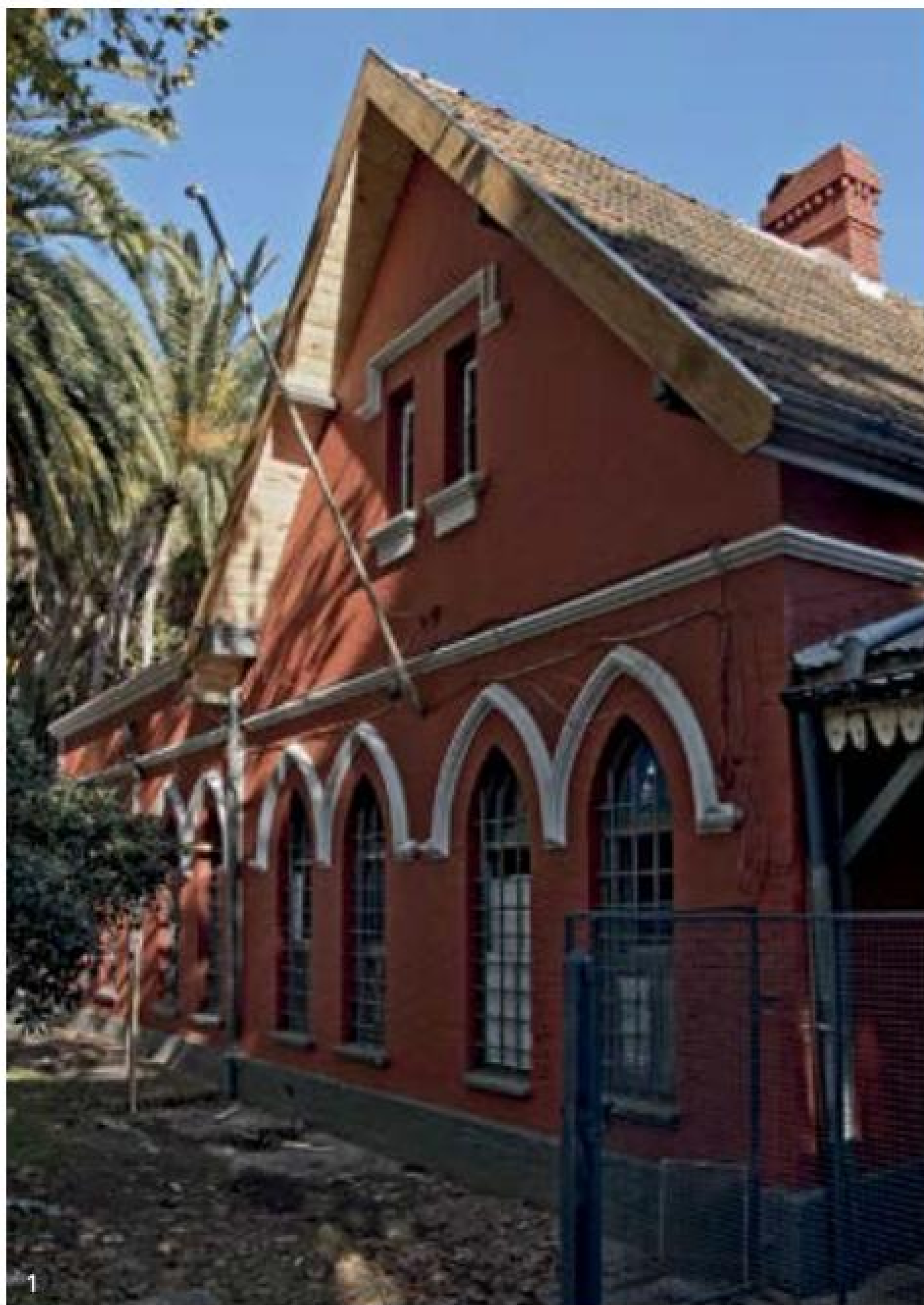
Ubicación: General Lavalle, Iriondo, Avenida Sobremonte, Martín Rodríguez y García Mansilla; Victoria, San Fernando, Buenos Aires

Años: 1889-1891 (estación); 1890, 1907 y 1913 (talleres)

Autores: Eustace Lauriston Conder y Roger Thomas Conder (estación); Arrol Brothers (puente); Arq. R. Whitehead

La conexión del Ferrocarril Central Argentino con las vías del Ferrocarril del Norte de Buenos Aires dio origen a la fundación del poblado de Victoria –llamado así en honor de la reina Victoria I–, nudo ferroviario fundamental que unía a la Capital con las ciudades más importantes del país. Allí la empresa construyó un notable conjunto ferroviario con talleres (6), depósitos y una bella estación. Ésta presenta características propias del Neoclasicismo tardío o italianizante, componiéndose a partir de un cuerpo principal de dos niveles con techos a dos aguas, flanqueado por alas laterales coronadas con frontones triangulares (1/2). Complementan la obra construcciones prefabricadas en madera, como pasajes subterráneos (5) y galerías en los andenes (4), destacándose también la pequeña boletería externa (3), el puente peatonal de hierro fundido con motivos decorativos (8/9) y la cabina de señales de ladrillo (7). **Alejandro Gregoric.** (Fotos: 1 a 5 y 7 a 9: Sergio López Martínez // 6: Francisco Pignataro).

ESTACIÓN SAN FERNANDO "C" DEL ANTIGUO FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO (FERROCARRIL GENERAL MITRE)


1


2


3


4

Ubicación: Pasaje Almandoz entre 9 de Julio y Ayacucho, San Fernando, Buenos Aires

Años: 1891-1892 (estación); 2012 (obras de recuperación)

Autores: Arqs. Eustace Lauriston Conder y Roger Thomas Conder (proyecto atribuible)

Este ramal lo construyó el Ferrocarril del Norte de Buenos Aires entre 1862 y 1864. En 1890 el Ferrocarril Central Argentino se hace cargo de éste y encara nuevas obras de infraestructura. Inaugurada en 1892, esta estación guarda similitud con San Isidro "C"; a diferencia de que esta última padeció desafortunadas intervenciones en los años 90. Es muy probable que sus arquitectos sean los ingleses Eustace y Roger Conder, vinculados al Central Argentino desde su llegada al país entre 1888 y 1889. Proyectada a la manera de un *cottage* inglés con elementos del *revival* neogótico, es asimétrica y se compone de dos cuerpos unidos por un ala baja (1/2). A la derecha, en el piso alto e integrada a un patio lateral, estaba la vivienda del jefe de estación (3). Los muros son de ladrillo visto –hoy pintado– con cadenas de revoque en los ángulos, chimeneas y ventanas con arcos ojivales, y los techos de tejas francesas Sacoman (Marsella), con cresterías molduradas de madera (4). **Adolfo Brodaric.** (Fotos: Sergio López Martínez).

ESTACIÓN SAN FERNANDO "R" DEL TREN DE LA COSTA

ANTIGUA ESTACIÓN SAN FERNANDO "R" DEL FERROCARRIL DE BUENOS AIRES Y ROSARIO (FERROCACRRIL GENERAL MITRE)







Ubicación: Pasaje Almandoz entre 9 de Julio y Ayacucho, San Fernando, Buenos Aires

Años: 1892 (estación); 1990-1993 (rehabilitación y restauración); 2013 (restauración)

Autores: Arqs. Eustace Lauriston Conder y Roger Thomas Conder (proyecto atribuible)

El "Tren del Bajo" se compone de una serie de estaciones entre Belgrano y Tigre, varias de ellas de diseño tipo, como Coghlan, que es una versión simplificada de San Fernando. Su origen se remonta a la Compañía Nacional de Ferrocarriles Pobladores (1888) –concesionada a Nouguier & Cía–, perteneciente al Sindicato Argentino integrado por Eduardo Casey y Tomás Duggan. La línea se inició en 1889, pero por la crisis del 90 se vendió ese año al de Buenos Aires y Rosario, que la concluyó hasta San Fernando entre 1891 y 1893. De planta en "H", ésta responde al revival neogótico inglés, con empinados mojinetes, óculos, pináculos con florones, y arcos ojivales con ventanas guillotina de vidrio repartido (1). La simetría se atenúa con un ala lateral con patio y dependencias (4). Las cubiertas son de tejas de zinc con crestería y cenefas molduradas (3). Los refugios acristalados de madera, y el puente metálico (2), son industrializados. **Sergio López Martínez**. (Sergio López Martínez).

ESTACIÓN Y TALLERES REMEDIOS DE ESCALADA / FERROCLUB ARGENTINO

ANTIGUOS TALLERES BANFIELD Y ESTACIÓN TALLERES DEL FERROCARRIL DEL SUD (FERROCARRIL GENERAL ROCA)


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Avenida H. Yrigoyen y 29 de Septiembre, Lanús, Buenos Aires

Años: 1898-1899 (proyecto y piedra fundamental); 1900 (administración); 1902 (estación y talleres); 1909 (ampliación)

Autores: Arqs. Paul Bell Chambers y Louis Newbery Thomas (proyecto)

En 1898 Chambers y Thomas comenzaron a proyectar los talleres y la Colonia para Obreros. La piedra fundamental se colocó en 1899, habilitándose primero la estación y los talleres (1 a 6). En el conjunto se distinguen cinco variantes estilísticas relacionadas con la función. Los edificios industriales y administrativos son de ladrillo visto, como los de oficinas (7 a 9) y almacenes. La estación y el chalet del jefe de Tracción (Yrigoyen 6330) son pintoresquistas, con falso *pan de bois* y alternancia de revoque y ladrillo. Sobre Ingenieros, las viviendas apareadas destinadas a los jefes responden a una tipología de una planta que se encuentra en la vía Temperley; son de estilo italianizante con rasgos británicos, visibles en *bay windows* y chimeneas. Una cuarta es la modernista de las casas de obreros y de la vivienda de Yrigoyen 5950. Por último, cabe mencionar los chalets californianos en Yrigoyen y en Malabia, construidos hacia 1950. Los edificios de la estación y la administración (7) se





hallan enfrentados y emplazados paralelamente al trazado de la cuádruple vía, con sus refugios y dársenas destinados al transporte diferenciado de cargas y pasajeros. De planta en forma de "U", esta última presenta una torre central rematada con reloj, contrafuertes decorativos y una cartela con frontón, columnillas e inscripciones (8). La cubierta a dos aguas con chimeneas asimétricas se expresa lateralmente mediante agudos mojinetes ladrilleros, mientras que la portada, resuelta en sillería de granito gris, exhibe un pórtico jónico con pedestal y ménsulas soportando una cornisa proyectada como alero (9). El pronunciado éntasis de las pilastras y la buscada desproporción de las ménsulas forma parte de un mesurado gusto por el Modernismo propio de los autores; sin embargo, predomina un lenguaje ladrillero que responde a la fusión entre arquitectura funcional y Pintoresquismo, tan propio de la escuela inglesa. Los pabellones laterales y la portería (1/2) dan ingreso al corazón de los talleres (3/5/6), resueltos con sistemas de *sheds* de montaje en seco que proveen iluminación cenital y adecuada ventilación, solucionando así las grandes luces estructurales. Se destacan también los tanques de reserva de placas de hierro (4). **Adolfo Brodaric** y **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

COLONIA PARA OBREROS DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL SUD (BARRIO "LA COLONIA") (FERROCARRIL GENERAL ROCA)


1


2


3


4


5


6

Ubicación: 29 de Setiembre, General Madariaga, General Freire y Almeyra; Lanús, Buenos Aires

Años: 1900 (proyecto colonia); 1907 (inauguración colonia)

Autores: Arqs. Paul Bell Chambers y Louis Newbery Thomas (proyecto)

La colonia de viviendas de alquiler para obreros ferroviarios abarca varias manzanas, algunas irregulares, debido al sentido que toma la trama al este de los talleres. Cuatro tipos principales de 1ª, 2ª y 3ª clase se organizan en torno a tres calles paralelas: sobre Freire se disponen las tiras para hombres solteros (3) y sobre Guidi los tipos apareados de cuatro ambientes, con porche, sala, comedor, dos dormitorios y cocinas adosadas sobre los contrafrentes (1/5). Complejos de varios tipos intercalados se alternan sobre Madariaga, con viviendas esquineras semi aisladas (4/6), y tipos espejados en "U" (2) que combinan techumbres planas e inclinadas, con porches de tejuelas de zinc. Sistemas mixtos a modo de fuelles absorben las variaciones dimensionales de las cuadras. Para dar mayor variedad pintoresca al conjunto de bloques simétricos se diseñaron variantes de hastiales y remates curvos con detalles ornamentales modernistas. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUOS ALMACENES (FERROCARRIL GENERAL ROCA)

ACTUAL UNIVERSIDAD NACIONAL DE LANÚS


1


2


3


4



5


6


7

Ubicación: 29 de Septiembre 3901, Malabia y Pablo Nogués; Lanús, Buenos Aires

Años: 1901 (almacenes); 2009-2013 (proyecto refuncionalización UNLa)

Autores: Arqs. Paul Bell Chambers y Louis Newbery Thomas (proyecto almacenes); Arqs. Jorge Moscato y Rolando Schere (proyecto refuncionalización UNLa)

El sector sur de los talleres ha sido refuncionalizado como *campus* de la Universidad Nacional de Lanús, que ha sumado nuevos edificios proyectados por Moscato y Schere, aportando al patrimonio histórico nuevas creaciones contemporáneas que enriquecen el conjunto. Sobresalen los viejos almacenes –hoy edificio José Hernández (5)–, conformados por tres enormes naves de cerchas metálicas (3/4), preservando la mayor el puente grúa, mientras que las laterales, destinadas a aulas y oficinas, se conectan a la vía central aprovechando el desnivel para disponer rampas y espacios poli funcionales. El ladrillo de manufactura inglesa resuelve muros y molduras de zócalos, frontones o cornisas, así como las almenas de la portería (1/2/6). Como en la administración, la portada se resuelve en granito gris, aunque en este caso se remata el cuerpo con una espadaña; una claraboya de vidrio armado y madera cubre la escalera interior (7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA ESTACIÓN MERCEDES DE LA COMPAÑÍA GENERAL DE FERROCARRILES EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES (FERROCARRIL GENERAL BELGRANO)

ACTUAL ASOCIACIÓN AMIGOS DEL FERROCARRIL BELGRANO, CENTRO DE VETERANOS DE MALVINAS Y RADIO VIDA



Ubicación: Calles 40 entre 21 y 23, Mercedes, Buenos Aires

Año: 1908

La participación francesa en la construcción de grandes obras de infraestructura había sido relegada por el monopolio británico desde mediados del siglo XIX. Recién a comienzos del XX se inicia el lento desembarco de capitales galos destinados a importantes emprendimientos, entre los que se destacan el puerto de Rosario y el Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano. En este contexto, la *Compagnie Générale de Chemins de Fer dans la Province de Buenos Aires* operó entre 1908 y 1948 una red de trocha angosta desde el sur de la Capital, con diversos ramales hacia Rosario, La Plata y otras ciudades de la provincia. De este modo se diversificó el sistema ferroviario, incorporando una serie de tipologías que se distinguen de otras en el resto del país. Es así que en esta estación puede observarse la impronta francesa en el uso de ménsulas de herrería *Art Nouveau*, muros almohadillados y remates ornamentados con pináculos y salientes curvos. **Alejandro Gregoric.** (Foto: Alejandro Daniel Mosquera).

ESTACIÓN JUNÍN Y TALLERES FERROVIARIOS DEL ANTIGUO FERROCARRIL DE BUENOS AIRES AL PACÍFICO (FERROCARRIL GENERAL SAN MARTÍN)



Ubicación: Jorge Newbery entre Avenida Rivadavia y Primera Junta, Junín, Buenos Aires

Años: 1884 (estación); 1886 (primeros talleres); 1906 (ampliaciones)

La línea que dio origen al Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico comenzó a construirse en 1882 y fue completada hacia 1886, uniendo las terminales de Mercedes y Villa Mercedes, cuyos respectivos empalmes con el Ferrocarril del Oeste de Buenos Aires y el Ferrocarril Andino materializaron la conexión entre la Capital y Cuyo. Dentro del ramal, la estación de Junín (1884) estimuló el crecimiento comercial de la ciudad, mientras que sus inmensos talleres llegaron a generar miles de puestos de trabajo. En el predio de 30 ha., casi 66.000 m2 cubiertos sirvieron para desarrollar a partir de 1886 tareas de fabricación, mantenimiento y reparación de coches, incluyendo coches-motor. Las naves industriales –inscriptas en la tradición funcional inglesa– están constituidas por techumbres que se quiebran para dar paso a la luz cenital, formando una silueta que es acompañada por los pequeños frontis con óculo central que coronan los hastiales de ladrillo visto. **Juan Pablo Pekarek**. (Foto: AGN).

PLANTA ELEVADORA













Ubicación: Las Flores 701, Wilde, Avellaneda, Buenos Aires

Años: 1882 (proyecto); 1889 y 1919 (1ª y 2ª sala de máquinas); 1898 (ampliación)

Autores: Ing. John Frederick La Trobe Bateman (proyecto); Comisión Obras de Salubridad y OSN (ampliaciones)

Monumento Histórico Nacional (2013)

En enero de 1871 el Gobierno contrató al ingeniero inglés John Bateman para el proyecto y dirección del Sistema de Provisión de Agua, Desagües, Cloacas y Empedrado de la ciudad de Buenos Aires. Si bien el proyecto general se aprobó en noviembre de 1872, el referido al sistema cloacal recién se aceptó en 1878, cuando se definió el destino de los líquidos cloacales. Éstos serían arrojados al Río de la Plata, previo tratamiento en una planta ubicada al sur del pueblo de Quilmes, en un paraje entonces denominado Puente Chico –hoy Wilde–; a este establecimiento llegarían los líquidos del sistema cloacal porteño a través de una cloaca máxima que atravesaba el Riachuelo por medio de un sifón de hierro de gran tamaño. El proyecto final del sistema cloacal y de la planta elevadora fue presentado por Bateman en 1882, y dos años después comenzaron las obras. En Europa fueron adquiridas las maquinarias y calderas (5), así como todas las piezas de terracota para los edificios, las rejas y portones de hierro fundido, las pizarras,

8



9



10

el cemento, etc. Esta planta fue la primera en su tipo en la Argentina y una de las más antiguas de América Latina; como tal, se trata de un ejemplo de alta significación para la historia del saneamiento y una pieza imprescindible dentro de las primeras obras de salubridad a gran escala en nuestro país. Entre los edificios del complejo sobresalen la antigua Casa de Máquinas (7/9/10), cuyas fachadas exhiben la típica impronta ladrillera de la tradición funcionalista inglesa –acompañada aquí con cubiertas amansardadas–, combinación igualmente presente en el notable chalet del administrador, proyectado en 1886 (1/8); se destacan asimismo la antigua caballeriza y pañol (2) y la cámara separadora (3), así como la esbelta chimenea (7). La planta presenta hoy la mayor parte de los edificios proyectados por el estudio de Bateman, rejas de hierro y portones de la fundición escocesa de W. Mac Farlane y los espacios verdes de origen, parcialmente modificados. Con posterioridad al proyecto fundacional fueron incorporándose edificaciones industriales que modernizaron las instalaciones y ampliaron su capacidad; entre ellas, poseen especial interés la segunda sala de máquinas, habilitada en 1920 (4), y la estación de bombeo de la tercera Cloaca Máxima, construida en 1956 (6). **Jorge Tartarini**. (Fotos: Jorge Tartarini).

CERVECERÍA QUILMES


1


4


2


5


3

Ubicación: Avenida 12 de Octubre y Gran Canaria, Quilmes Centro, Buenos Aires

Años: 1888-1890; 1894 y 1911-1940 (ampliaciones); 1922 (Parque de la Cervecería); 1925 (Villa Argentina)

Autores: Arqs. G. Zundt y N. Martegani (proy. y const. sala de cocimiento); Arq. Alejandro Bustillo (capilla)

En 1888, Pedro Federico Otto Bemberg, su hijo Otto y otros inversores fundan en Francia la compañía "*Brasserie Argentine Quilmes*", comenzando enseguida la erección del establecimiento. Para 1910 la fábrica ocupaba unas 19 manzanas y se habían construido los principales edificios, que irían ampliándose hasta la década de 1940. Se destacan la administración (5) y los grandes galpones industriales con muros de ladrillo visto, enormes ventanales y techos con estructura metálica y cubiertas de zinc, tecnología que permitía grandes luces y extensos espacios de trabajo (1/4/6); en ellos se desarrollaban todas las etapas de la elaboración: fermentación (2), filtrado, pasterización y embotellado. Además se levantaron talleres para la fabricación de toneles, herrería y salas de máquinas (1), así como el barrio aledaño "La Argentina", con una capilla y diferentes tipologías de vivienda para el personal y sus familias (3). **Fermín Labaqui**. (Fotos: 1 y 3 a 6: Sergio López Martínez // 2: AGN).


1890

ANTIGUA PRIMERA MALTERÍA ARGENTINA (MALTERÍA HUDSON)







Ubicación: Avenida Presidente Néstor Kirchner y Calle 55, Hudson, Buenos Aires

Año: 1887 (maltería); 1928 (chalet)

Autor: Arq. Germán Zundt (proyecto chalet)

La Primera Maltería Argentina, en Hudson, fue un establecimiento complementario de la Cervecería y Maltería Quilmes, fundada por Otto Bemberg. El conjunto, destinado al almacenamiento de cebada y su posterior transformación en malta para la elaboración de cerveza, perteneció en origen a otra industria de la familia, la Destilería Franco-Argentina, establecida en la última década del siglo XIX. El período de mayor actividad de la maltería comienza en 1918, cuando se elaboran las primeras maltas con cebada cultivada en el país –antes este cereal se importaba–, y hacia 1936 el establecimiento se convertirá en el más importante de Sudamérica debido a sus altos niveles de producción (1 a 4). El predio contaba entonces con una planta de más de 600 trabajadores y una superficie de 39 hectáreas, mientras que la mayor parte de sus 179 silos (2) estaba destinada a almacenar la cebada transportada por medio del ferrocarril. **Fermín Labaqui.** (Fotos: 1: AGN // 2 a 4: Sergio López Martínez).

ANTIGUOS TALLERES DE MARINA

ACTUAL MUSEO NAVAL DE LA NACIÓN



1



2



3



4



5



6



7

Ubicación: Paseo Victorica 602, Tigre, Buenos Aires

Años: 1879-1880; 1892 (traslado colección); 1948 (apertura museo); 1971 (depósito de botes)

Monumento Histórico Nacional (1979)

Estos talleres fueron levantados por iniciativa del presidente Avellaneda para servir de base a la Escuadra Sarmiento –primitiva fuerza naval del país– y, junto con los de Zárate, fueron los primeros arsenales de la Armada Argentina. Además de almacenar material bélico, estos espacios fueron utilizados como escuela técnica y, más tarde, como simples depósitos. Su fachada original constaba de tres cuerpos compuestos según la característica simetría de la arquitectura académica italiana (1); se destacan los muros con fuerte almohadillado, los arcos de medio punto y ciertas referencias clásicas a la mitología marina (2 a 4). En su interior nos encontramos con grandes naves de forma longitudinal que muestran una original estructura de columnas, vigas y cabriadas de madera (6). Desde 1948 funciona aquí el Museo Naval de la Nación, que recoge importantes testimonios acerca de la historia y la tradición náuticas del país (5/7). **Fermín Labaqui.** (Fotos: 1: AGN // 2 a 7: Sergio López Martínez).

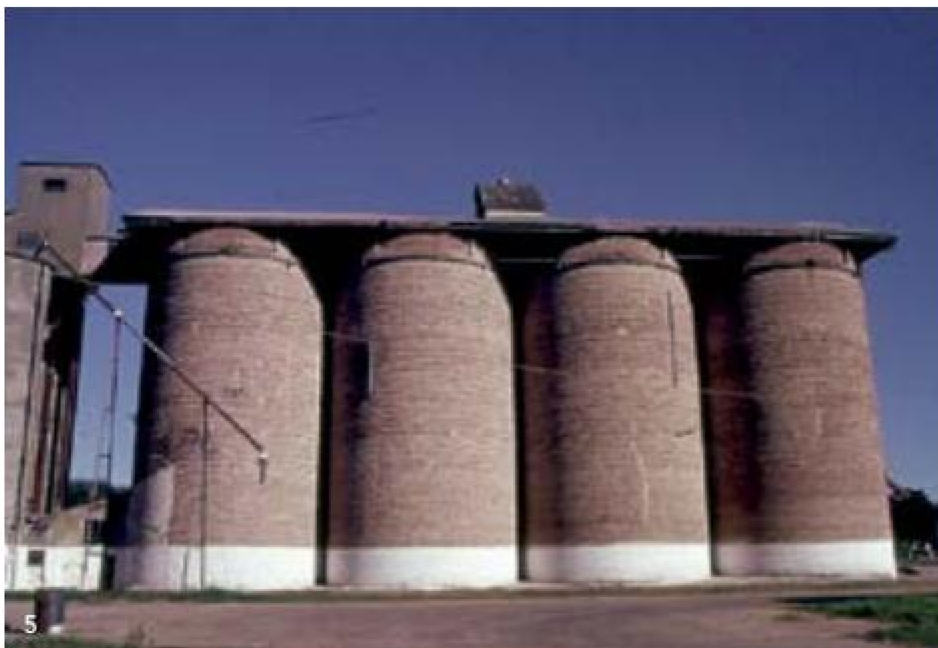
PATRIMONIO INDUSTRIAL BONAERENSE


1


2


3


4


5


6


7

Como ya hemos ilustrado en este capítulo, la Provincia de Buenos Aires –que en territorio y riqueza tiene la vastedad de un país– atesora innumerables ejemplos industriales de valor patrimonial. La importancia de la producción harinera, con sus grandes instalaciones ladrilleras de tradición funcional, se hace presente en los molinos "Quequén" (2), de 1905, y "El Progreso" (c. 1910), en Tandil (5), mientras que otros casos sencillos –como el Molino Paglini de Benito Juárez (6)– testimonian el surgimiento de los primeros emprendimientos de escala familiar. Grandes fábricas y barracas –algunas de gran calidad como la de *Masurel et Fils* (1), en Bahía Blanca, proyectada por Pablo Pater y construida por la empresa Marengo, Perrone y Ayerza– conforman parte sustancial del paisaje portuario, como en Avellaneda (3). Con sus reticulados de hierro, los puentes ferroviarios testimonian la llegada de la Revolución Industrial en el despojado paisaje del litoral marítimo pampeano regado de lagunas; tal el caso del puente de Pila (4), uno de tantos valiosos ejemplos. La irrupción de las Sierras de Tandilia y Ventania da lugar, en cambio, a la explotación de la piedra, como en la antigua calera "La Libertadora" (1900), en las Sierras Bayas de Olavarría (7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

FARO PUNTA MÉDANOS

FARO PUNTA MOGOTES



1



2

Ubicación: Punta Médanos, Partido de la Costa, Buenos Aires

Años: 1890 (importación); 1891 (construcción); 1893 (inauguración)

Autores: Barbier, Bénard y Turenne (producción); Torres, Iturriza y Cía. (construcción)

El faro de Punta Médanos (1), que alcanza una altura de 58 metros, se encuentra dentro de un predio amurallado en el ambiente costero de médanos y vegetación achaparrada. Su estructura, sustentada por tres tensores de hierro, fue ensamblada *in situ* y fabricada en Francia por los ingenieros Barbier, Bénard y Turenne, también productores de la totalidad de las piezas que componen el faro de Punta Mogotes (2). Este ejemplar, alzado al sur de los afloramientos rocosos de Punta Cantera, cuenta con planchas de acero encastradas que forman un tronco cónico de 35 metros, en cuya base se dispone una vivienda. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).

Ubicación: Ruta Provincial N° 11 Km. 10, General Pueyrredón, Buenos Aires

Años: 1890 (importación y construcción); 1891 (inauguración)

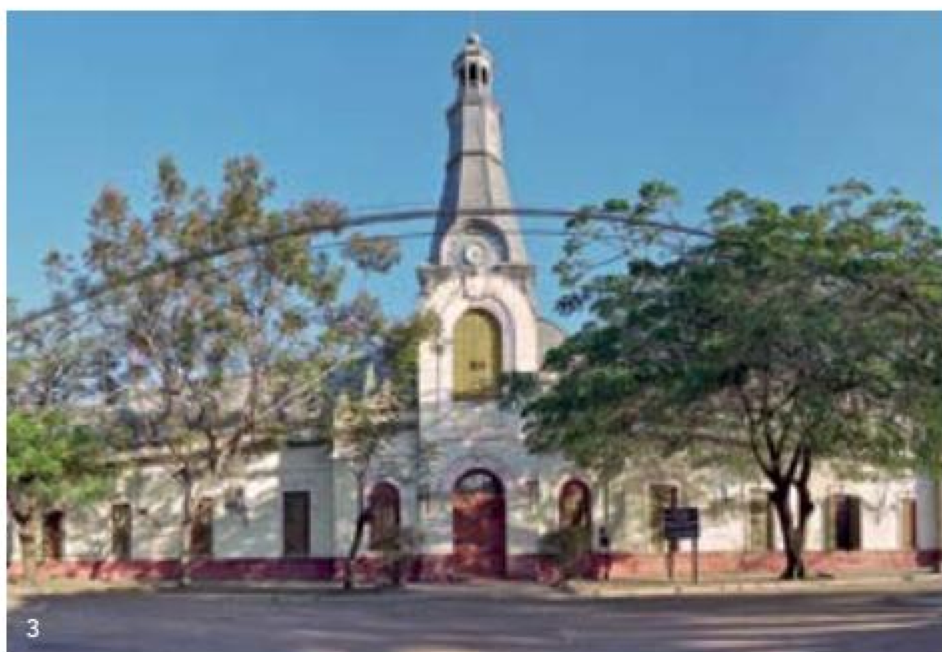
Autores: Barbier, Bénard y Turenne (producción); Pedro Besozzi (construcción)

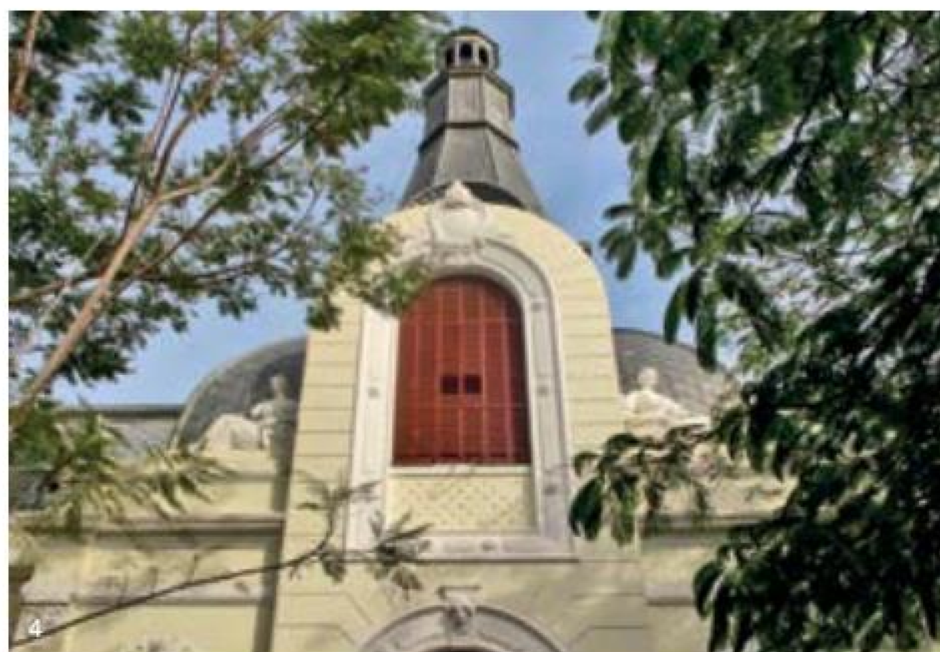
ANTIGUA ESTACIÓN CORRIENTES DEL FERROCARRIL CORRENTINO "EL ECONÓMICO"

ACTUAL MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, TRABAJO Y TURISMO DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES


1


2


3


4

Ubicación: San Martín 2224, Corrientes, Corrientes

Años: 1898 (inicio); 1910-1914 (estación); 1968 (refuncionalización)

Autor: Arq. Carlos Milanese (dirección de obra)

Este primer ferrocarril de trocha angosta Decauville nace por iniciativa privada, uniendo el ingenio "Primero Correntino" en San Luis del Palmar con la capital provincial. En 1908 comienza su expansión hacia otras ciudades, construyéndose esta nueva terminal. El edificio se destaca en el paisaje de la ciudad, ocupando todo el ancho de manzana y fusionando de forma ecléctica diferentes estilos y tecnologías (3). El eje de acceso posee aberturas italianizantes con arcos de medio punto y diversos ornamentos, y la duplicación de los vanos de ingreso hacia el nivel superior refuerza la verticalidad, generando un volumen de remate curvo flanqueado por motivos escultóricos (4). Una mansarda con buhardillas resuelve la cubierta, irrumpiendo en su centro la esbelta torre con terminaciones de hierro forjado y un reloj (2). Edificios anexos tipo chalet inglés (1) completan el histórico conjunto. **Alejandro Gregoric**. Fotos: 1/2 y 4: Sergio López Martínez // 3: Arón Fisman).

ESTACIÓN PARANÁ DEL ANTIGUO FERROCARRIL CENTRAL ENTRERRIANO (FERROCARRIL GENERAL URQUIZA)


1



2


3


4



5

Ubicación: Avenida Racedo y 9 de Julio; Paraná, Entre Ríos

Años: 1885-1887 (inauguración 1ª estación); 1900 (reforma fachada); 2010 (restauración)

En 1883 Paraná recuperó su jerarquía de capital provincial, iniciando un acelerado proceso de desarrollo que incluyó la construcción de una línea férrea hasta Concepción del Uruguay, administrada por el propio gobierno. Ubicada al sur de la ciudad, su estación cabecera presentaba una fisonomía distinta de la actual, con un acceso retranqueado de formas puras y dos niveles flanqueado por miradores, solución que aún mantiene la estación de Concepción (ver página siguiente). Cuando capitales británicos se hacen cargo del servicio en 1892, se lleva a cabo una reforma que modifica su perfil edilicio mediante el cercenamiento de ambos miradores y la rectificación del frente a través de la construcción de un nuevo cuerpo central (4/5); éste generará una galería de acceso con arcos de medio punto (3), incorporando elementos italianizantes, destacando el óculo y el frontis quebrado del coronamiento (2) y sumando una farola-fuente de fundición (1). **Alejandro Gregoric**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA FÁBRICA DE LA COMPAÑÍA GENERAL DE FÓSFOROS



Ubicación: Corrientes, San Lorenzo y San Juan; Paraná, Entre Ríos

Año: 1905

Autor: Arq. Gino Aloisi (atribuible)

La Compañía General de Fósforos fue fundada en 1889 por los hermanos Devoto, extendiendo sus inversiones a actividades conexas como la fabricación de las cajas con sus etiquetas y al rubro del algodón, para producir las mechas. Sus instalaciones de 15.000 m2 con conexión ferro-portuaria elaboraban en Paraná las cerillas "Victoria", que se sumaban a las marcas "Ranchera" y "Rancherita" de Buenos Aires. Su diseño símil ladrillo se debe probablemente a Gino Aloisi, proyectista de la fábrica porteña. El ingreso con administración en esquina divide las cuatro grandes crujías industriales paralelas a la calle San Lorenzo –servidas por túneles donde se disponían las poleas de la maquinaria– de un amplio parque con árboles centenarios sobre Corrientes. Un tanque de agua en forma de mirador se yergue sobre el antecuerpo de la tercer nave, aunque las calderas a vapor funcionaban con agua de lluvia recolectada en grandes cisternas. **Sergio López Martínez**. (Foto: Sergio López Martínez).

ESTACIÓN CONCEPCION DEL URUGUAY DEL ANTIGUO FERROCARRIL CENTRAL ENTRERRIANO (FERROCARRIL GENERAL URQUIZA)


1


2


3


4

Ubicación: Belgrano 1100, Concepción del Uruguay, Entre Ríos

Años: 1885 (inicio obra); 1887 (inauguración); 2011 (reapertura)

Autor: Lucas González y Cía.

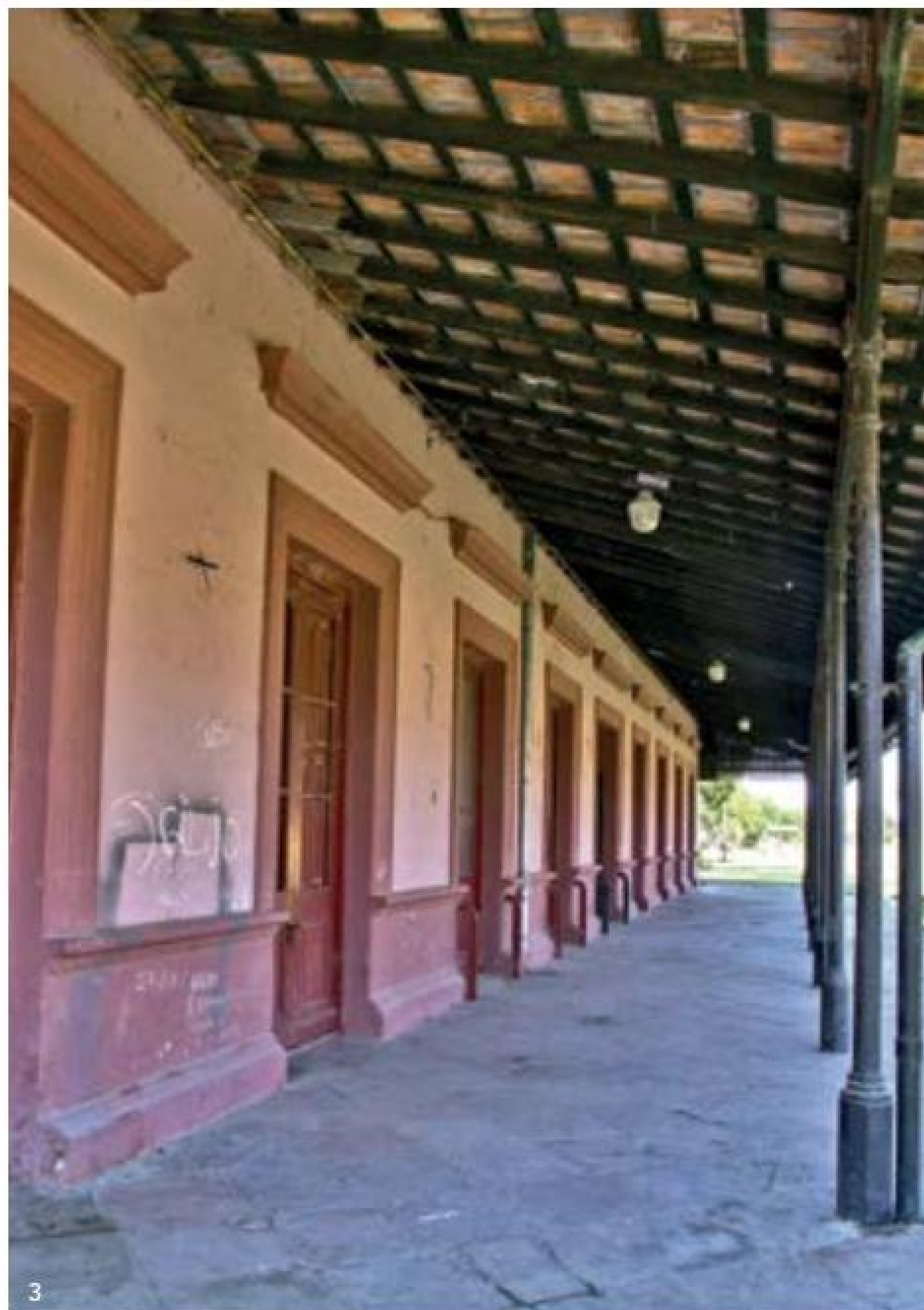
La década de 1880 mostró la voluntad del gobierno provincial de desarrollar el trazado del Ferrocarril Central Entrerriano. En 1883 se autorizó la construcción del ramal que comunicaría ambos ríos, desde Paraná a Concepción del Uruguay, obra a cargo de Lucas González y Cía. La estación reunía las oficinas de atención y servicios en una larga planta baja, ubicándose en la planta alta central la vivienda del jefe de estación, con una galería con tres arcadas contenida entre dos cuerpos laterales que se adelantan al conjunto, dándole profundidad y reafirmando la simetría (2). El sector norte integra un amplio andén que incorpora maderas, columnas de hierro y tejas (1/3/4). En 1892 la provincia la transfirió a *The Entre Ríos Raylways* hasta su nacionalización en 1948 (Ferrocarril Urquiza). En 1993, proceso de privatización mediante, se suspende el servicio; finalmente, en 2011 el ramal es nuevamente reactivado por el gobierno de Entre Ríos. **Luis Ángel Cerrudo**. (Fotos 1/2/4: Luis Ángel Cerrudo).

ANTIGUA ESTACIÓN GUALEGUAY DEL FERROCARRIL CENTRAL ENTRERRIANO (FERROCARRIL GENERAL URQUIZA)

ACTUAL PASEO MUSEO DEL FERROCARRIL Y CORSÓDROMO MUNICIPAL


1


2


3


4


5

Ubicación: Avenida El Primer Entrerriano y Camino del Consorcio, Gualeguay, Entre Ríos

Años: 1891 (estación actual); 2010 (museo)

Gualeguay contó con el histórico Ferrocarril Primer Entrerriano, para cuya dirección se contrató al ingeniero Juan Coghlan, iniciándose en 1865 las obras del breve trayecto de 10 km. que la conectaban con Puerto Ruiz. Contribuyeron con capitales los propios vecinos, los estados nacional y provincial y Justo José de Urquiza. En 1866 se realiza la inauguración en la que se bendijo la locomotora "Gualeguay" –luego "La Solís" fabricada en Filadelfia por la Baldwin (4)–, que hoy se halla en el Museo. La estación actual pertenece al ramal Gualeguay del Central Entrerriano (1/2); su arquitectura italianizante guarda semejanzas con la de Gualeguaychú, aunque no presenta cuerpo de altos. Se fusionan, a su vez, elementos propios de la tradición inglesa, como columnas de fundición, cenefas de madera moldurada y ladrillos de máquina en los galpones (3/5). En 1896 este tramo se incorporó al Ferrocarril de Entre Ríos, de capitales británicos. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA ESTACIÓN GUALEGUAYCHÚ DEL FERROCARRIL CENTRAL ENTRERRIANO (FERROCARRIL GENERAL URQUIZA)

ACTUAL MUSEO FERROVIARIO Y CORSÓDROMO MUNICIPAL





Ubicación: Ministra Piccini entre Ayacucho y Maipú; Gualeguaychú, Entre Ríos

Años: 1887-1888 (estación); 1984 (corsódromo); 2006-2007 (museo)

La estación forma parte del Ferrocarril Central Entrerriano, creado por el estado provincial para conectar los ríos Paraná y Uruguay atravesando el corazón de la provincia, con la finalidad de ensamblar estratégicamente Paraná con Concepción del Uruguay. Su primer tramo quedó inaugurado en 1887, sumándose luego los ramales a Villaguay, Gualeguaychú y Gualeguay, contando con un recorrido de 288 km. En 1892 fue vendido a la compañía británica *The Entre Ríos Railways Company*. La estación es de líneas italianizantes, mientras que los galpones ladrilleros responden a la tradición funcional inglesa (1). El Museo funciona en el recientemente restaurado coche-comedor (3) y cuenta, además, con la locomotora N° 81 del Ferrocarril Urquiza (2), adquirida en 1910 a la firma belga Hainaut y ensamblada en Londres por la empresa Kerr, Stuart & Co., y con un velocípedo de tres ruedas utilizado como guarda hilo para monitoreo de líneas telegráficas. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

PUERTOS ENTRERRIANOS


1


2


3


4


5


6


7


8


9


10

La historia de Entre Ríos está indisolublemente ligada a sus particularidades geográficas: un dilatado territorio surcado por una intrincada red capilar de ríos que conformó un ágil sistema de vías navegables naturalmente abiertas al intercambio inicial de maderas, minerales, cueros y tasajo de los saladeros, forjando la identidad de sus ciudades-puerto. Ya desde tiempos de la Colonia se transformó en nexo con las misiones jesuíticas, Asunción y la Banda Oriental, a través de los dos grandes ríos que enmarcan la provincia –el Uruguay y el Paraná–, cuya libre navegación sería decretada en 1852. Durante la Confederación, Urquiza sanciona el Reglamento General de Puertos (1854), fomentando la primera planificación oficial que transforma en puertos de ultramar a Paraná, Rosario, Santa Fe y Corrientes, mientras que otra red secundaria sirve al comercio regional. Esta situación estratégica se complementará a su vez con la cercanía a la próspera Buenos Aires y a las principales zonas agrícolas, favoreciendo, en el marco del modelo agroexportador imperante, la fundación de colonias y una diversificada red ferroviaria. Desde fines del siglo XIX y principios del XX se levantan nuevas instalaciones: tal el caso del Puerto Nuevo de Paraná (1904-1907), cuyos edificios realizados hacia 1913 comprenden la Prefectura


11


12


13


14


15


16

(12), la Oficina de Correos y Telégrafos (1), la Aduana (15), la Dirección Nacional de Puertos y Vías Navegables del Paraná Medio –originalmente Comisión Hidráulica del Paraná (5)– y la Torre de Balizas (3) en el inicio de la dársena, que reúne a su vez depósitos, usina y talleres hoy desactivados. La ex Estación Fluvial (1927), hoy oficina de Turismo (11), sobresale en la costa de Colón, villa que se benefició de la extracción de cales y piedra colorada, utilizada en los galpones del puerto de Concordia (9). El Puerto Nacional de Concepción del Uruguay surge en 1882, durante la primera presidencia de Roca, concluyéndose en 1888 los edificios gemelos de la Prefectura y la Aduana (6). El Ministerio de Obras Públicas se encarga en 1906 de las nuevas obras de ampliación. La antigua Capitanía de Puertos y Comandancia del Resguardo del Puerto Viejo –luego Aduana (ver Tomo I)– es ampliada en 1906, destinándola a oficinas del MOP y Estación Meteorológica (7/8). La Aduana Nueva (13) –hoy Sala Evocativa de la Ribera– está integrada mediante una serie de escalinatas (10) y terrazas al muelle de alto nivel (2) realizado en 1919, y en el otro extremo se emplaza el faro (4). En Gualeguaychú se destaca el conjunto de galpones y la Aduana (14/16), ampliada entre 1899 y 1901 por el MOP. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

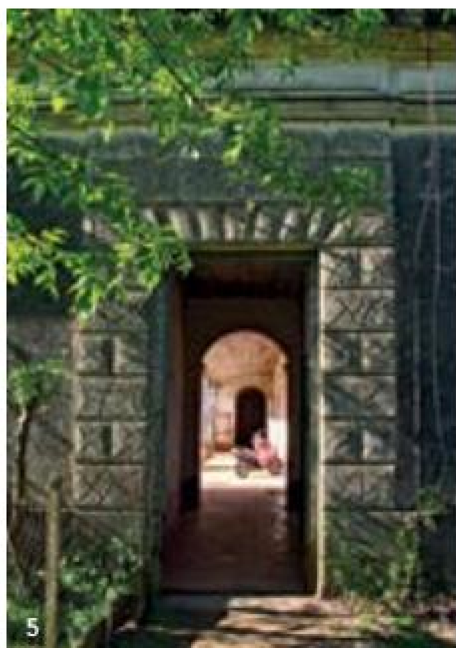
ANTIGUA FÁBRICA COLÓN Y POBLADO DE LA LIEBIG *EXTRACT OF MEAT COMPANY*


1


2

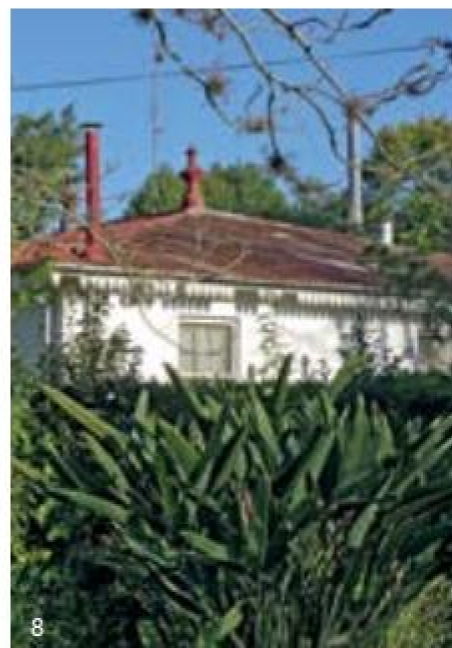

3


4


5


6


7


8

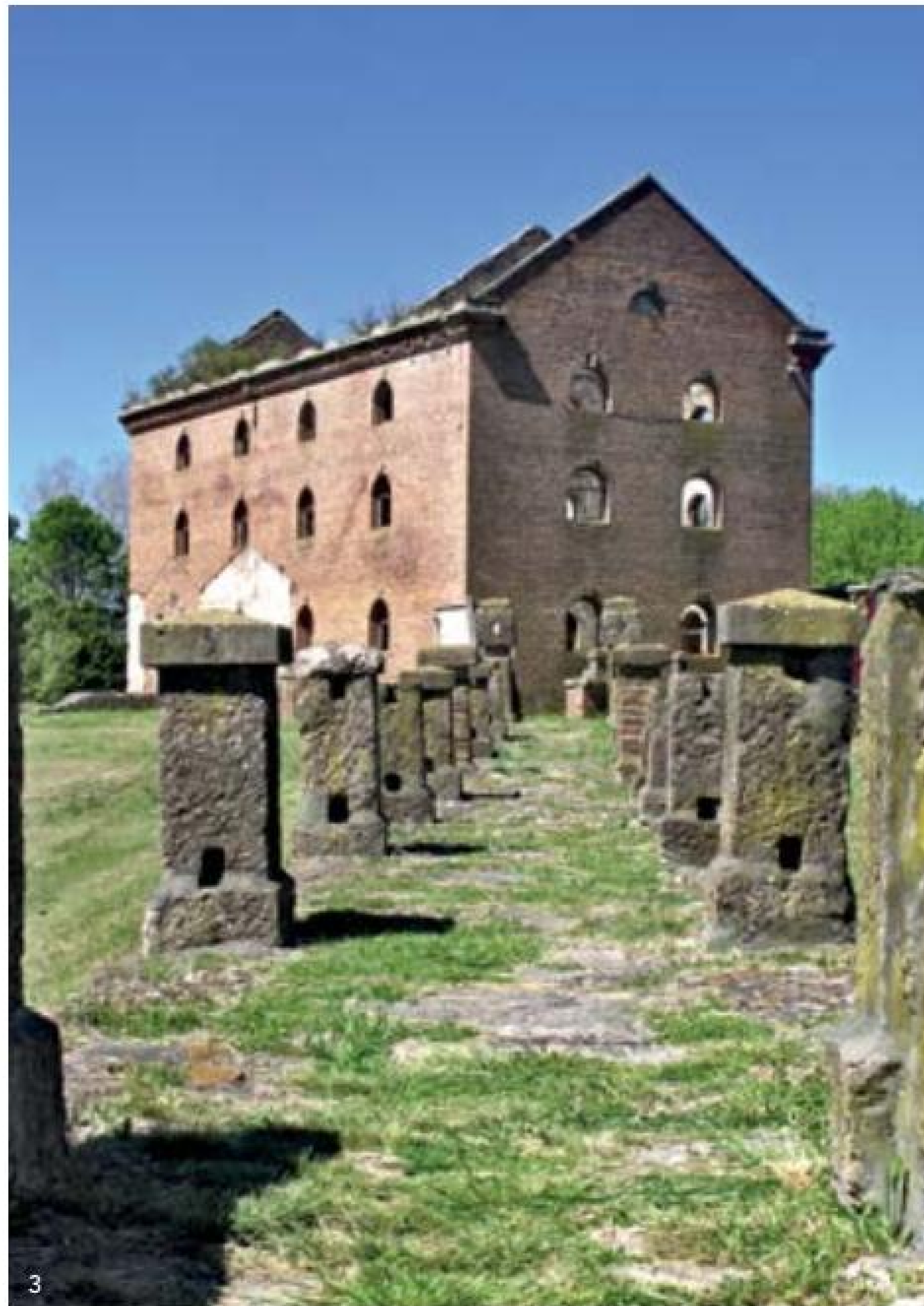
La *Liebig Extract Of Meat Company*, de capitales ingleses, se especializaba en la fabricación de extracto de carne y otros subproductos, cuya fórmula fue inventada por el químico alemán Justus von Liebig. La organización de este poblado industrial de principios del siglo XX sigue el modelo del *Town Company* inglés. Se compone de dos áreas bien diferenciadas: una industrial –hoy desactivada– y otra residencial, con diversas tipologías de vivienda y dos ejes circulatorios principales que convergen en el saladero. La avenida Evans, que surge de la traza de la manga para vacunos, reúne cuatro tipos de viviendas, incluyendo el alojamiento de visitantes y personal jerárquico sin familia conocido como "el Mess", con patio central (5/6). En cambio, los doce chalets apareados de estilo inglés responden a un patrón compacto con techo a cuatro aguas, *loggias* y chimeneas de zinguería, con una variante de *bay-windows* esquineros (4/8). Un cuarto modelo en tira de estilo italianizante típicamente criollo conforma largos frentes continuos (7), y es característico del sector obrero. La "Casa de Visitas" exhibe rasgos italianizantes en el ala sur, una sucesión de *bay-windows* al este y galería sobre el oeste, con un gran espacio centralizado con claraboya (1 a 3). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

VIEJO MOLINO

ACTUAL *CAMPING* Y BALNEARIO "EL VIEJO MOLINO"


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Ruta Nacional Nº 14 km. 142, Arroyo Urquiza entre Colón y Concepción del Uruguay, Entre Ríos

Año: 1884

Explotando las potencialidades del paraje Viejo Talar del arroyo Largo –hoy Urquiza–, los hermanos suizo-franceses Próspero y Alfonso Maury inauguraron en 1884 un molino harinero hidráulico que constituyó para su época una importante obra de ingeniería (3/5). Aprovechando una horqueta del arroyo construyeron un embalse, generando un lago artificial dotado con compuertas (4). Desde allí un túnel colector conducía al foso de la turbina accionada mediante la presión inyectada, mientras que otro de salida retornaba el agua por detrás del embalse. Un sendero con pilares de piedra sirve de camino elevado sobre el dique, conformando un tridente con ambos conductos (3). Una secuencia de portones va graduando las áreas de trabajo: un ingreso general (1) conduce hasta el ante patio con aljibe (5), que da paso a la administración y al patio de molienda (6), mientras que un tercero, con verja de hierro, delimita la zona residencial (2). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUO MOLINO "ANGELITA"

ACTUAL INSTITUTO TECNOLÓGICO "EL MOLINO" Y LICEO MUNICIPAL

1



2



3



4

Ubicación: Rivadavia y 9 de Julio, Esperanza, Santa Fe

Años: 1891 (edificio industrial original); 1892 (residencia Bosch-Stoessel); 2005 (refuncionalización)

El último y más importante de los molinos harineros que fueron marca de prosperidad en las décadas iniciales de Esperanza fue levantado por iniciativa de Ángela de la Casa, la viuda del empresario colonizador Guillermo Lehman, quien asociada con otros empresarios creó un centro productivo de avanzada tecnología. Una década más tarde, en la "pampa gringa" comenzaba la crisis de la industria molinera; esto llevó a que parte de las instalaciones se transformaran para industria láctea, conservando ese destino hasta fines del siglo XX. En 1997 la Municipalidad lo destinó a equipamientos educativos. Uno de los rasgos de mayor interés de este ejemplo es la adyacencia entre la suntuosa residencia familiar de tendencia académica y el austero edificio industrial (1), planteando una rica y contrastante dualidad entre la arquitectura de representación (2/4) y la edilicia funcionalista (3), contraste emblemático del pragmatismo de los colonos inmigrantes. **Adriana Collado**. (Fotos: Ramón Quiñonez).

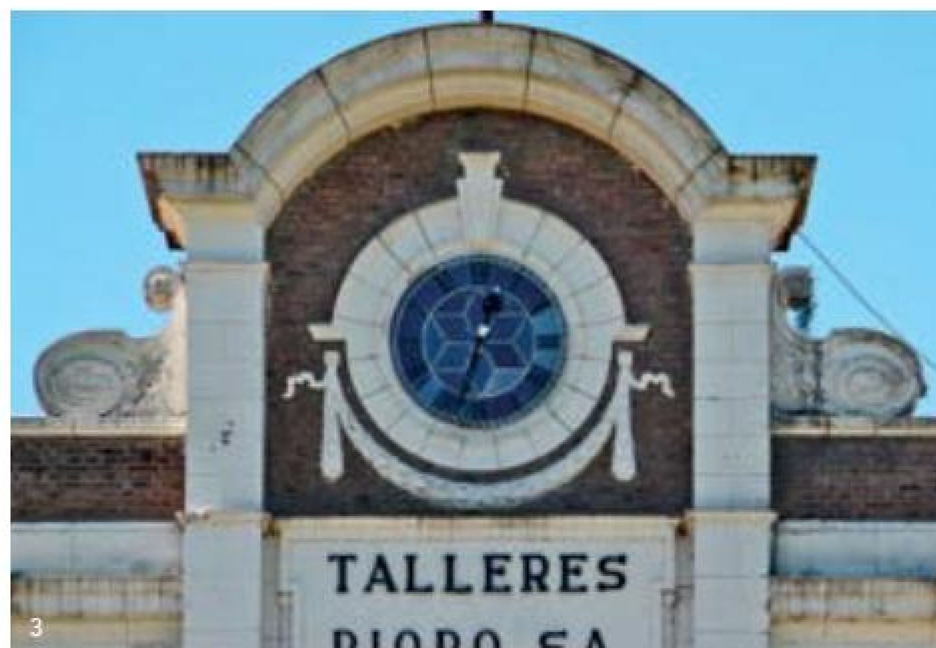
ANTIGUOS TALLERES GORTON DEL FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO

ACTUALES TALLERES RIORO SA

1



2



3

Ubicación: Ruta Nacional Nº 33 y Mitre, Pérez, Santa Fe

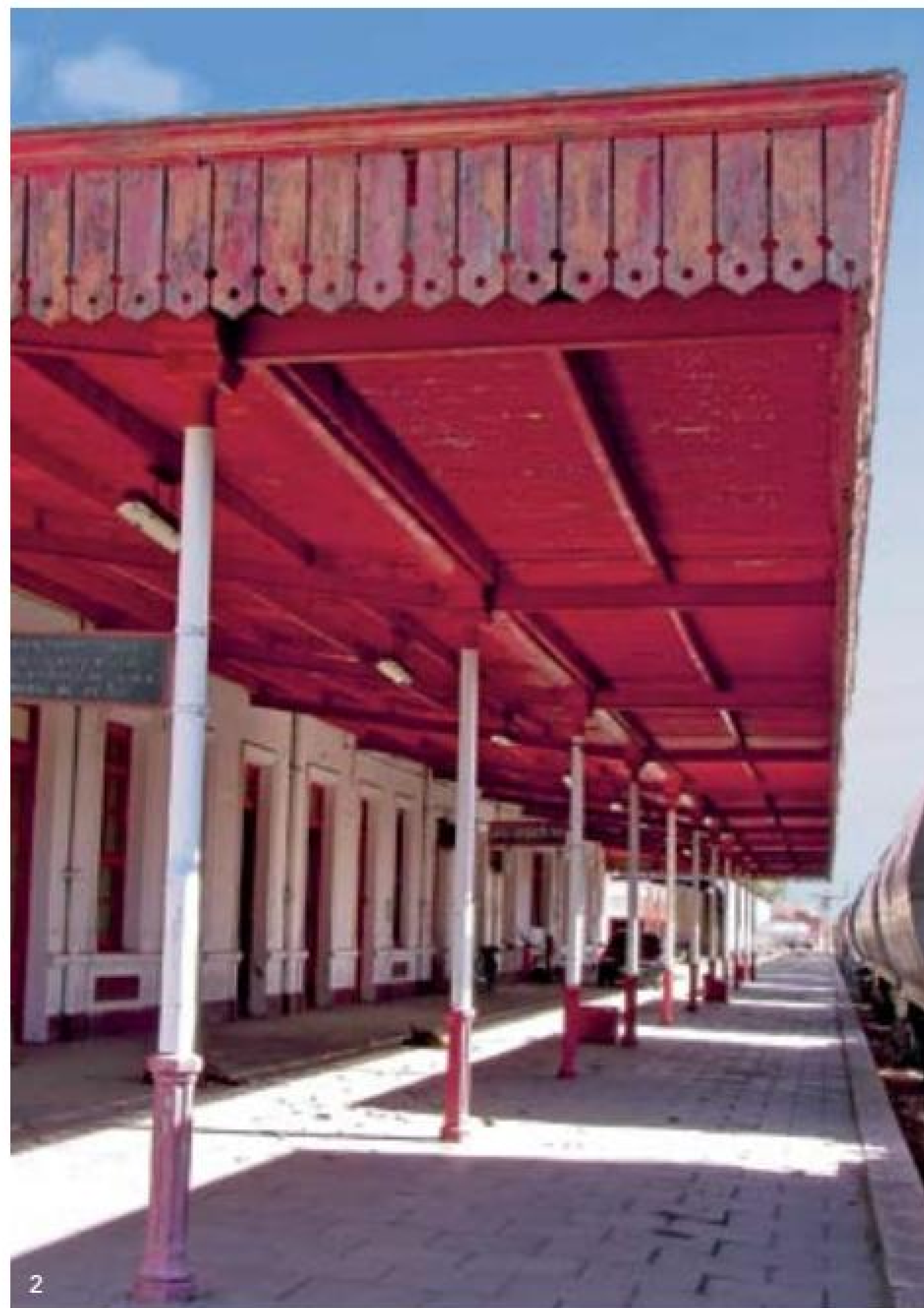
Años: 1911-1915

Autores: Departamento Técnico del Ferrocarril Central Argentino (proyecto)

Considerados en su época los más grandes de Sudamérica, los talleres *Gorton Works* cumplieron un rol preponderante en el desarrollo ferroviario inglés en la Argentina. A raíz de su próspera expansión, el Ferrocarril Central Argentino –con sede central en Londres– decide construir a pocos kilómetros de la ciudad de Rosario este complejo de más de 28 hectáreas para la reparación y mantenimiento de vagones y locomotoras. El edificio principal de oficinas adquiere un perfil ecléctico, combinando características propias de la arquitectura industrial ladrillera inglesa con diferentes elementos ornamentales victorianos, como molduras, almohadillados, pilastras y frontis que enmascaran sobriamente su frente (1/2). El eje de acceso está coronado por un reloj de vidriería policromada (3), flanqueado por diversos elementos ornamentales. Su antiguo nombre remite a la localidad industrial de Gorton, en las afueras de la ciudad inglesa de Manchester. **Alejandro Gregoric.** (Fotos: Martín Gregoric).

ESTACIÓN RUFINO DEL ANTIGUO FERROCARRIL DE BUENOS AIRES AL PACÍFICO (FERROCARRIL GENERAL SAN MARTÍN)


1


2


3


4


5

Ubicación: *Boulevard* San Martín y Avenida Cobo, Rufino, Santa Fe

Años: 1889 (1ª estación); 1906 (proyecto nueva estación); 1907 (inauguración)

La línea del Ferrocarril Buenos Aires al Pacifico llegó a la naciente colonia en 1886, como parte de su expansión hacia la región de Cuyo. Su ubicación pronto la convirtió en un importante nodo ferroviario, recibiendo en 1891 un ramal desde Villa María y en 1899 otro desde Venado Tuerto. Debido al intenso tráfico, en 1907 la empresa decide construir una nueva estación de pasajeros de mayores proporciones. El edificio italianizante de una sola planta presenta una fachada uniforme con vanos de dintel recto, coronada con típicas balaustradas (3). Su pórtico, dotado de ménsulas decorativas en hierro fundido (4), jerarquiza el acceso mediante un pequeño frontón flanqueado por pináculos a modo de remate (1). En el sector del andén la tradición funcional inglesa se hace presente mediante el uso de elementos prefabricados en hierro y madera, como columnas y cenefas decorativas (2). Completa el conjunto un tanque de agua de hierro ensamblado (5). **Alejandro Gregoric**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA ESTACIÓN EMBARCADEROS DEL FERROCARRIL DE BUENOS AIRES Y ROSARIO (FERROCARRIL GENERAL BELGRANO)

ACTUAL CIUDAD DE LOS NIÑOS





Ubicación: Vélez Sársfield 164 y Dr. Luis C. Carballo, Rosario, Santa Fe

Años: 1890-1891 (estación y ramal); 2012 (refuncionalización y restauración)

La estación Embarcaderos (2/3), junto con su playa de carga y muelle anexos incorporados al importante sistema ferro-portuario rosarino, era un ramal del Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario concebido como una bifurcación de la red troncal a Tucumán, destinada casi exclusivamente a conectar las recientemente inauguradas instalaciones de la monumental Refinería Argentina fundada por Ernesto Tornquist con la red ferroviaria nacional, para agilizar la provisión de su insumo principal –la caña de azúcar–, así como de leña, entre de otros elementos y materiales ligados a su producción. Su arquitectura de planta compacta, con cubierta a cuatro aguas de chapa con chimeneas y galería perimetral de columnas y bota-aguas de madera, exhibe la habitual calidad constructiva británica, con sus muros portantes de ladrillo de máquina de perfecto acabado. Un hall da acceso a las diversas dependencias, incluida la oficina del jefe de estación (1). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA REFINERÍA ARGENTINA

ACTUAL *FORUM* PUERTO NORTE Y CIUDAD RIBERA





Ubicación: Dr. Luis C. Carballo, Thedy y Gorriti; Rosario, Santa Fe

Años: 1887-1889

La Refinería Argentina de Rosario se inicia en 1885, cuando el empresario Ernesto Tornquist obtiene el aval del presidente Roca para su proyecto pese al fuerte *lobby* contrario ejercido desde Buenos Aires. Esta estrategia –que apostaba por intereses no centralistas– se apoyaba en una crucial sociedad con capitales tucumanos, que en la década siguiente daría forma a la CAT (Compañía Azucarera Tucumana). Lamentablemente, sus enormes instalaciones de ladrillo visto (1/3) –hoy en plena refuncionalización (2)– se conservan sólo muy parcialmente, a pesar de haber sido en sus años de esplendor el establecimiento más importante del país, según lo definiera Bialet Massé en **El Estado de las Clases Obreras en la Argentina**. En 1934 el artista rosarino Antonio Berni pinta su "Manifestación" sobre bolsas de azúcar de la fábrica, inmortalizando las luchas obreras del Barrio Refinería y la muerte de Cosme Budislavich durante la huelga de 1901. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

USINA SORRENTO



Ubicación: José Hernández y Avenida Sorrento, Puerto Norte, Rosario, Santa Fe

Años: 1910; 1911 (inauguración)

En el contexto de una Rosario en plena expansión, con una población activa y una nutrida inmigración que iba ocupando un territorio cada vez más extenso, el auge del tranvía y la necesidad de suministro eléctrico para los vecinos e industria fue determinante para la construcción de usinas de gas y carbón en distintos puntos de la ciudad. Esta usina fue un emprendimiento de la *Societé d'Electricité* de Rosario, empresa belga con inversiones en el país. Próxima al sector industrial de Puerto Norte, contaba con un muelle para descarga del carbón que llegaba por vía fluvial. El conjunto está formado por un grupo de edificios con diferentes funciones, al que se fueron anexando posteriormente nuevas construcciones. Corresponde al tipo de edilicia derivada de la Revolución Industrial: ladrillos de prensa a la vista, cubiertas de estructura de hierro y chapa y detalles ornamentales con estilemas de sesgo *Art Nouveau* que dignificaban las construcciones. **Elina Heredia**. (Foto: Walter Salcedo).

ANTIGUA ESTACIÓN ROSARIO NORTE DEL FERROCARRIL DE BUENOS AIRES Y ROSARIO (FERROCARRIL GENERAL MITRE / FERROCENTRAL)

ACTUAL SECRETARÍA DE CULTURA Y EDUCACIÓN DE ROSARIO



Ubicación: Avenida del Valle 2700, Rosario, Santa Fe

Años: 1887-1888 (proyecto)

Autor: Ing. Thomas Charles Clarke (proyecto)

Buenos Aires y Rosario contaban desde mediados de la década de 1860 con líneas ferroviarias independientes; la conexión entre ambas ciudades se materializó recién en 1886, uniendo a la flamante capital nacional con la red del centro y norte del país. La terminal responde a la tipología de estación lateral, con un edificio principal de dos niveles paralelo a las vías flanqueado por cuerpos menores. Bajo un lenguaje de influencia británica, su fachada exhibe muros almohadillados acompañando la distribución rítmica de las aberturas y cornisas que acentúan la horizontalidad de la composición, coronada por un frontón que articula la cubierta central a dos aguas. Originalmente el acceso destacaba un pórtico de hierro fundido con ménsulas molduradas. Luego de la fusión con el Ferrocarril Central Argentino, a comienzos del siglo XX, la estación se convirtió en la más importante de la ciudad, captando los viajes de larga distancia a todo el país. **Alejandro Gregoric**. (Foto: AGN).

ANTIGUA ESTACIÓN ROSARIO DEL FERROCARRIL CÓRDOBA A ROSARIO (FERROCARRIL GENERAL BELGRANO)

1



2



3

Ubicación: *Boulevard* 27 de Febrero y Juan Manuel de Rosas, Rosario, Santa Fe

Años: 1888 (inauguración); 1925 (reforma integral)

Autor: Ing. Thomas Charles Clarke (construcción)

La extensión de un nuevo ferrocarril de trocha angosta a Córdoba consolidó el crecimiento de Rosario y el comercio regional a través de su puerto. Su estación terminal exhibe un esquema palaciego, con un volumen principal retranqueado flanqueado por dos cuerpos laterales y otros menores que acompañan la disposición paralela del andén posterior (3). Luego de que un incendio la destruyera parcialmente en la década de 1920, la estación original de líneas victorianas fue reconstruida adoptando un nuevo perfil de inspiración francesa mediante el agregado de diferentes elementos ornamentales, que incluyó mansardas con buhardillas, un destacado cornisamento y una cúpula (1/2). Una gran marquesina de hierro forjado jerarquiza su acceso y revela la influencia de la tradición funcional inglesa en la composición. Su amplia playa de maniobras ha sido recuperada, generando un nuevo espacio verde para la ciudad. **Alejandro Gregoric**. (Fotos: 1: AGN // 2: Alberto Petrina // 3: Alejandro Gregoric).

CONJUNTO *BATTEN COTTAGE* Y MORRISON *BUILDINGS*

ACTUALES ALTO ROSARIO *SHOPPING* Y COMPAÑIA NUEVO CENTRAL ARGENTINO


1


2


3


4


5

Ubicación: Av. Alberdi, Av. de la Travesía, Intendente Lamas, General Las Heras y Humberto I, Rosario, Santa Fe

Años: 1888 (proyecto *Batten Cottage*); 1889-1891(construcción)

Autores: Arq. Eustace Lauriston Conder (proyecto *Batten Cottage*); Arqs. Eustace Lauriston Conder y Roger Thomas Conder (proyecto *Morrison Buildings*)

Destinado a los empleados del Ferrocarril Central Argentino, este pequeño conjunto conformado por almacenes y galpones (2/4) y dos grupos diferenciados de viviendas y una escuela (1) representa uno de los más importantes testimonios de impronta pintoresquista en la ciudad y una de las primeras obras de los arquitectos Conder & Conder en el país. La manzana conocida como *Batten Cottage* está compuesta por doce unidades apareadas de dos plantas y patio privado, destinadas al personal jerárquico. Junto con el típico uso del ladrillo de prensa y cubiertas inclinadas de chapa, se destacan elementos en madera como *bay windows*, columnas adornadas en las galerías y entramados en los hastiales (3/5). El *Morrison Building* es un conjunto habitacional para obreros especializados, con unidades divididas en dos plantas y circulaciones superiores exteriores. Cada una contaba con cuartos privados, servicios compartidos y un jardín posterior. **Alejandro Gregoric.** (Fotos: 1: CEDODAL // 2 a 5 : Sergio López Martínez)

ANTIGUA SOCIEDAD RURAL SANTAFESINA

ACTUAL PREDIO FERIAL PARQUE DE LA INDEPENDENCIA





Ubicación: *Boulevard* Oroño, *Boulevard* 27 de Febrero, Avenida Dante Alighieri y Avenida Gobernador Caesar; Rosario, Santa Fe

Año: 1903

La Sociedad Rural Santafesina –que mudó su nombre por el de Sociedad Rural de Rosario en 1908– edificó cinco años antes estas instalaciones, que están integradas al Hipódromo (1901) y al Parque de la Independencia, desde el que se ingresa a través de un portón de hierro escoltado por boleterías y entradas peatonales en forma de herradura (1). Este acceso define el eje del conjunto, disponiéndose a cada lado los simétricos pabellones de Toros, cubiertos por cerchas metálicas de grandes luces (3); al fondo se ubican el pabellón de Aves y Conejos y la pista central con tribunas. Las portadas principales presentan un ecléctico tratamiento almohadillado con pilastras enmarcando las puertas, arcos y tímpanos triangulares que resuelven los hastiales, mientras que las laterales, abiertas a los antejardines, poseen esbeltas arquerías de medio punto con celosías de madera y un ritmo regular de ventanales rebajados de aire modernista (2). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUO MOLINO HARINERO MARCONETTI & BOGLIONE

ACTUAL ESPACIO CULTURAL DE LA MUNICIPALIDAD DE SANTA FE

1


2


3

Ubicación: Dique N° 2, Puerto de Santa Fe, Santa Fe

Años: 1919-1921

Autores: Ing. Arq. Juan Carlos Ariotti

Este edificio fue la culminación de una próspera empresa iniciada en 1883 en Santa Clara, Provincia de Santa Fe, llegando a producir 200 toneladas diarias de harina de trigo. Con estructura metálica y caja de mampostería de ladrillo de escala monumental, sus silos combinan la tecnología del hormigón armado con la ladrillera en una solución constructiva mixta para entonces inédita en la región. Hacia 1980 fue desafectado de su uso original y comenzó su desmantelamiento con el retiro de equipos y partes constructivas con valor de reventa, y en 2009 los propietarios consideraban su demolición total. En ese momento la Municipalidad de Santa Fe encaró el salvataje invocando la concesión temporaria de los inmuebles del área portuaria, logrando frenar la destrucción y consolidando lo existente. Se lo ocupa para actividades culturales que no alteran la caja arquitectónica, lo que mejor se ha conservado de la antigua fábrica (1 a 3). **Adriana Collado**. (Fotos: 1: Fototeca Gobierno Provincia de Santa Fe // 2/3: Alfredo Jurado).

CERVECERÍA SANTA FE


1



2


3



4


5

Ubicación: Calchines 1401, Güemes, Alberdi, Avenida Leandro Alem y R. de Castro, Santa Fe, Santa Fe

Años: 1912 (primera fábrica); 1938-1943 (ampliaciones y chalet)

Autores: Ing. N. Sokol y técnico constructor Otorino Baroni (proyecto y construcción edificios fabriles); Ing. Gustavo Guillermo Wausmann (dirección)

Las instalaciones de 1912, servidas en su origen por el ferrocarril, se distribuyen sobre el ingreso principal sobre Calchines, que organiza el sector fabril. Distintas ampliaciones se han superpuesto a través del tiempo, preservándose tres elementos: un sector ladrillero de la fábrica utilizado para envasado y filtrado, coronado por un torreón aterrazado con pretil de hierro ornamentado con guirnaldas (1); los galpones cerámicos de estructura metálica y el ecléctico chalet principal, de un pintoresquismo germano que combina *loggias* en los mojinetes curvos (3); sus cubiertas quebradas de teja también se coronan con terraza-mirador con barandal. Destinado a administración y vivienda del maestro cervecero alemán Otto Schneider, es la única de tres viviendas supervivientes (5), estando hoy refuncionalizada como contenedor del museo cervecero (2/4), que rescata la memoria de una tradición tan cara a la identidad santafesina. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA ESTACIÓN SANTA FE DEL FERROCARRIL CENTRAL NORTE (FERROCARRIL GENERAL BELGRANO)

ACTUAL CENTRO DE ACTIVIDADES CULTURALES

1



2



3

Ubicación: *Boulevard* Gálvez 1150 y Avellaneda, Santa Fe, Santa Fe

Años: 1912-1919 (estación); 2010 (restauración)

Autores: Ings. Arqs. Eduardo María Lanús y Pablo Harry (proyecto)

El Ferrocarril Central Norte fue el primero de trocha angosta construido por el Estado, uniendo desde 1876 Córdoba y Tucumán; su expansión continuó hasta Salta y Jujuy, y hacia el este hasta la ciudad de Santa Fe, donde levantó en 1912 una de sus más importantes terminales. El edificio de dos niveles presenta una fachada monumental de sobrias líneas academicistas, organizada rítmicamente por pilastras gigantes y grandes aventanamientos, con alas laterales coronadas por frontones triangulares que acentúan la simetría de la composición (1/4). Una marquesina de hierro fundido destaca el acceso hacia el amplio hall (3/4). Éste ostenta columnas exentas, vigas recubiertas con triglifos y otros elementos ornamentales que ocultan su sistema constructivo de matriz industrial (5). En la actualidad la estación recuperada constituye un espacio donde se desarrollan múltiples actividades culturales para la ciudad. **Alejandro Gregoric**. (Fotos: 1 a 3/5: Sergio López Martínez // 4: Cortesía Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe).

4



5

ANTIGUA ESTACIÓN SANTA FE CAMBIOS DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE SANTA FE

ACTUAL PARQUE FEDERAL DEL BICENTENARIO Y CENTRO CULTURAL "LA REDONDA"



1



2



3

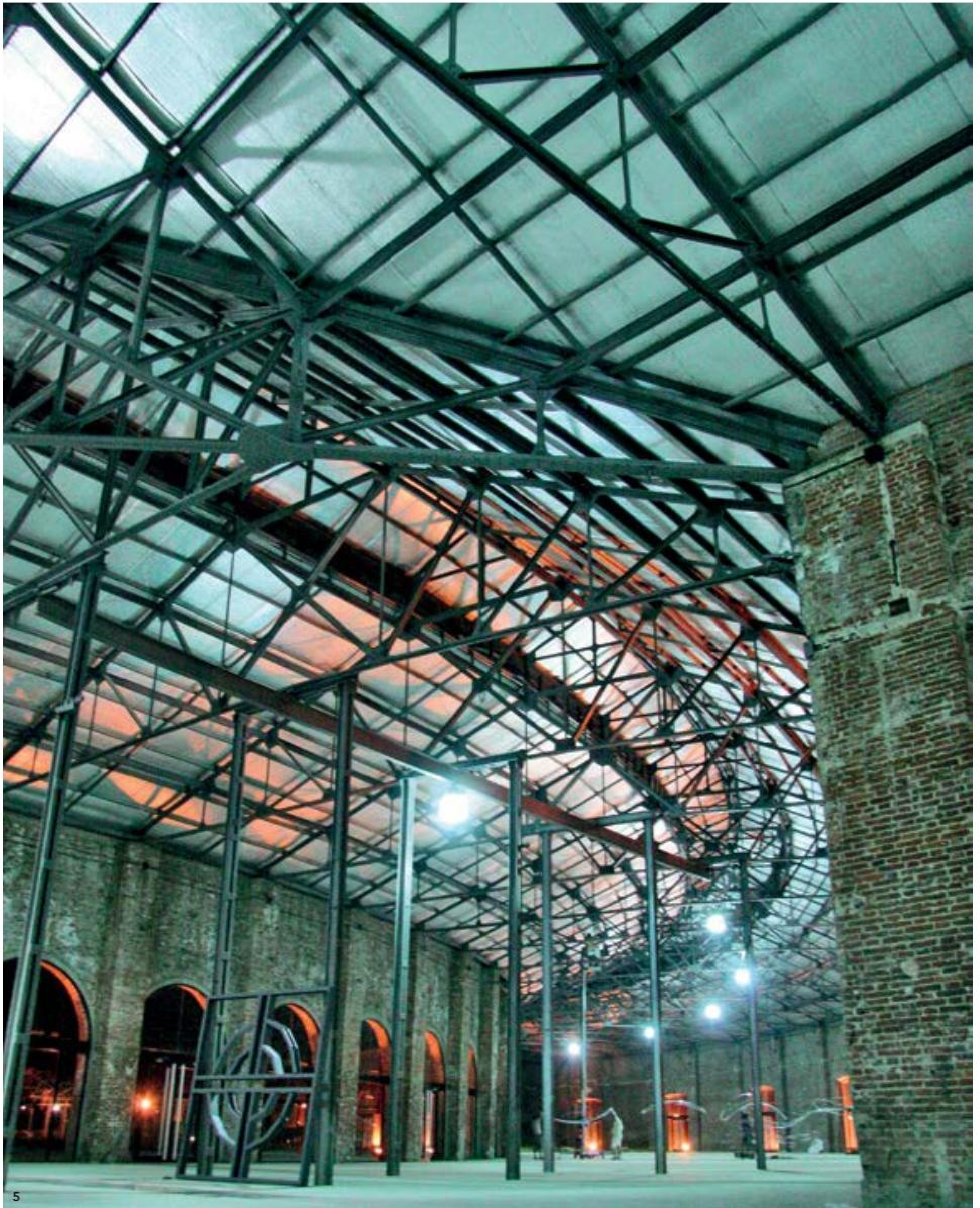


4

Ubicación: Salvador María del Carril 2198, Las Heras, Luciano Torrent y Pedro Vítori, Santa Fe, Santa Fe

Años: 1905-1907; 2010 (refuncionalización)

Ubicado en el corazón de la ciudad, este importante conjunto constituyó uno de los ejemplos más notorios de la expansión ferroviaria santafesina. A fin de agilizar la creciente demanda de conexión con el puerto, la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe construyó una playa de maniobras de 40 ha. para clasificar y reorganizar sus vagones. El conjunto incluía un magnífico edificio de mampostería en forma de hemiciclo, formado por cuarenta arcos que permitían el ingreso de las locomotoras desde una mesa giratoria para su depósito y alistamiento (1 a 3). La obra exhibe en su interior cabriadas metálicas de grandes luces (4/5) que soportan el techo a dos aguas cubierto originalmente con tejas francesas. Luego de décadas de abandono, la playa fue recuperada y transformada en el Parque Federal del Bicentenario, siendo la nave principal puesta en valor y rehabilitada como Centro Cultural. **Alejandro Gregoric**. (Fotos: Cortesía Ministerio de Innovación y Cultura de la Provincia de Santa Fe).


5

ESTABLECIMIENTO AGRICOLA E INDUSTRIAL "LA CACHUERA"

MUSEO HISTÓRICO "JUAN SZYCHOWSKI"


1


4


2


5


3

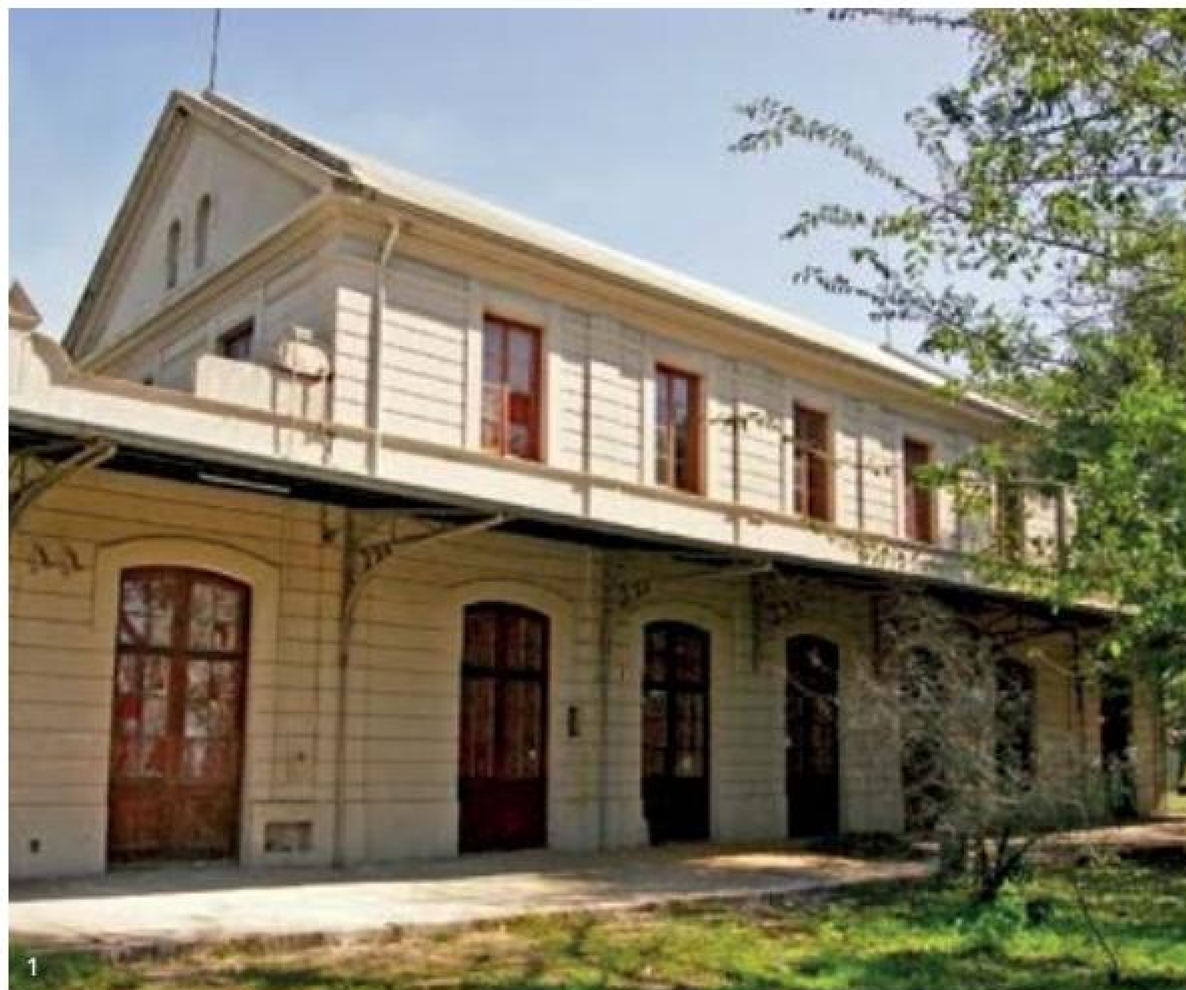
Ubicación: Lote 280, a 6 km. de Ruta Provincial Nº 1, Paraje La Cachuera, Apóstoles, Misiones

Años: 1916 (herrería); 1919 (inicio establecimiento "La Cachuera"); c. 1920 (represa); 1932-1936 (molinos arrocero, maicero y yerbatero); 1940-1953 (envasadoras); 1997 (museo)

Este establecimiento pionero dedicado al cultivo y envasado de yerba mate, molienda de cereales y fabricación de almidón de mandioca, entronca con las corrientes inmigratorias polaco-ucranianas de colonización agrícola minifundista en el sureste del por entonces territorio nacional de Misiones. Juan Szychowski, un polaco proveniente de Borszczów (Galitzia), arriba en 1900 junto con su padres a la colonia de Apóstoles; en 1919 concluye la construcción del primer torno de precisión del país en una herrería que instalara tres años antes, capitalizando la experiencia laboral en la materia realizada en su breve estadía en Buenos Aires, mientras se iniciaba la guerra en Europa (1914). El antiguo molino de arroz (4/5) –que aprovechaba mediante una represa las aguas del río Chimiray para generar energía– hoy ha sido transformado en museo y alberga el torno forjado con sus propias manos y otras maquinarias históricas del establecimiento (1 a 3). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Alberto Petrina).

ANTIGUA ESTACIÓN RESISTENCIA DEL FERROCARRIL PROVINCIAL DE SANTA FE

ACTUAL MUSEO DE CIENCIAS NATURALES "AUGUSTO GUSTAVO SCHULZ"


1



2


3

Ubicación: Avenida Sarmiento, Avenida Laprida, Lopéz y Planes y Sargento Cabral; Resistencia, Chaco

Año: c. 1907

Monumento Histórico Nacional (1989)

Una vez adquirida por capitales franceses en 1900, la red del Ferrocarril Provincial de Santa Fe fue extendida hacia la entonces Gobernación del Chaco. La nueva línea, inaugurada en 1907, unió La Sabana con el puerto de Barranqueras. La estación Resistencia (1/3), construida sobre este tramo, es un sobrio edificio con un cuerpo central de dos niveles, jerarquizado por un tímpano con un reloj en su eje de simetría. Dos volúmenes laterales de menor altura, coronados por torrecillas esquineras, flanquean la galería de acceso, protegida por una cubierta que descansa en ménsulas metálicas. Un gran reloj de madera (2) recuerda en su leyenda el traspaso de los servicios al Ferrocarril General Belgrano tras la nacionalización de la línea (1947-1948). El Museo de Ciencias Naturales, creado en 1960 e inaugurado en 1965, ocupa actualmente las instalaciones con valiosas colecciones biológicas, paleontológicas, arqueológicas y geológicas. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Alberto Petrina).

ESTACIÓN ALTA CÓRDOBA DEL TREN DE LAS SIERRAS DEL FERROCENTRAL

ANTIGUA ESTACIÓN ALTA CÓRDOBA DEL FERROCARRIL CENTRAL CÓRDOBA (FERROCARRIL GENERAL BELGRANO)











Ubicación: Jerónimo Luis de Cabrera 250 y Rivadeo; Alta Córdoba, Córdoba

Años: 1889 (proyecto); 1890 (inauguración); c.1925 (ampliación); 2009 (restauración y puesta en valor)

Autores: Ings. John Hawshaw y Harrison Hayter (proyecto)

El ramal de Córdoba a Tucumán del Ferrocarril Central Norte –primera línea de trocha angosta construida por el Estado– fue vendido en 1889 a los señores Hume y Cía. e integrado a la red del Ferrocarril Central Córdoba. Un año después la empresa inauguró una nueva estación para la ciudad proyectada por los mismos ingenieros a cargo de la construcción del puerto de Buenos Aires. La impronta ecléctica que los autores imprimieron a la obra se evidencia en el uso alternado de recursos arquitectónicos de diferente origen, propios del eclecticismo victoriano: balaustradas, cornisamentos y arcos italianizantes (1) combinados con mansardas, buhardillas y crestería de hierro de inspiración francesa (4). El edificio ladrillero ha sufrido numerosas reformas que alteraron su perfil original, agregándose pisos superiores laterales (2) y perdiendo luego sus arcos centrales, reemplazados por un nuevo acceso (3/5). **Alejandro Gregoric.** (Fotos: 1: AGN // 2: CEDODAL // 3 a 5: Sergio López Martínez).

ESTACIÓN CÓRDOBA DEL ANTIGUO FERROCARRIL CENTRAL ARGENTINO (FERROCARRIL GENERAL MITRE)









Ubicación: *Boulevard* Juan Domingo Perón 101, Córdoba, Córdoba

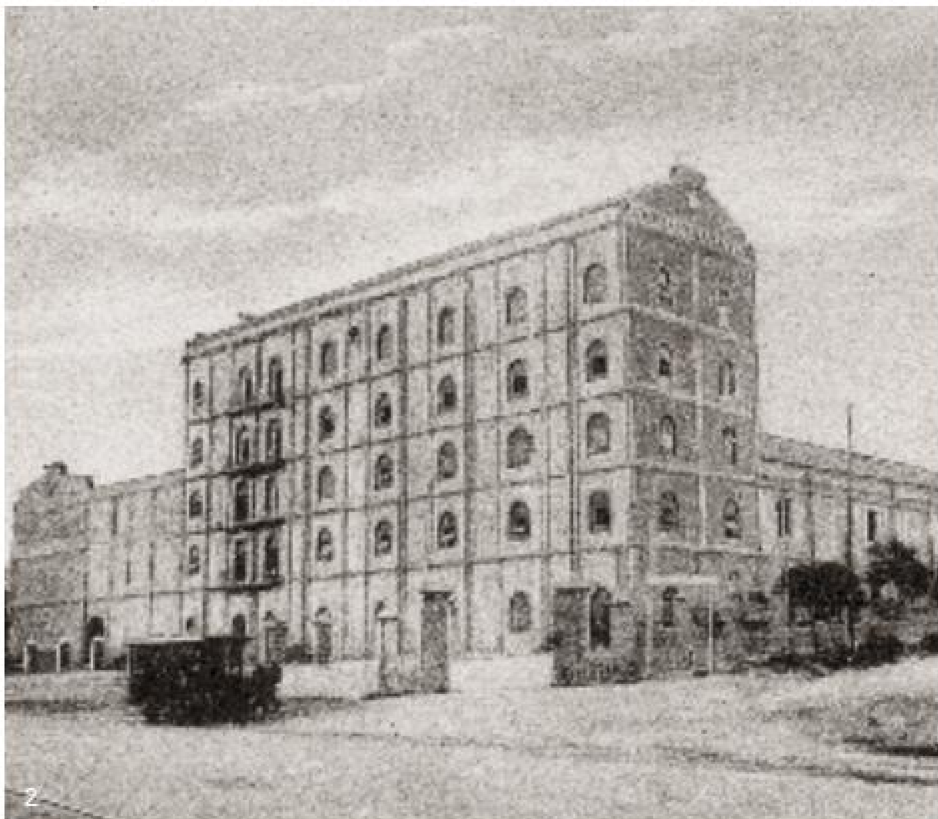
Años: 1909 (proyecto); 1919 (conclusión primera etapa); 1922 (conclusión segunda etapa)

Autores: Arq. J. W. Brown (proyecto); Ing. R. Kirby (dirección); Ing. J. R. P. Mc. Aley (construcción 1ª etapa); Ing. L. E. Dorch (construcción 2ª etapa)

En 1863 el Ferrocarril Central Argentino comenzó la construcción de la primera línea interprovincial del país, que hacia 1870 unió Rosario con Córdoba en su viaje inaugural. Tras su polémica fusión con el Ferrocarril de Buenos Aires y Rosario en 1908, la empresa ferroviaria encaró las obras para la terminal monumental de Retiro, al mismo tiempo que decidió reedificar la estación Córdoba, inaugurando una década más tarde el sector norte del volumen paralelo a las vías. El edificio consta de un cuerpo saliente de acceso para carruajes coronado por un reloj y un frontis curvo; éste materializa el eje de simetría de la fachada principal (1/2), la que está recorrida por galerías formadas por una sucesión de arcos de medio punto (5). En los espacios interiores se destacan los revestimientos de cerámicas esmaltadas, especialmente en el hall de la boletería (3/4) y en la antigua confitería, cubierta por una cúpula elíptica. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: 1: AGN // 2 a 5: Sergio López Martínez).

ANTIGUO MOLINO CENTENARIO


1


2


3

Ubicación: Avenida Poeta Lugones y *Boulevard* Juan Domingo Perón, Córdoba, Córdoba

Año: 1910

Su nombre está relacionado con el Centenario de la Revolución de Mayo, pero es conocido también como Molino Minetti por pertenecer a la firma José Minetti & Cía. Está ubicado en el ingreso al barrio San Vicente –cercano al Molino Letizia, que también pertenecía a la familia–, zona que se caracterizó por la diversidad de fábricas que fueron surgiendo en el siglo XIX. El molino harinero se encuentra frente a las estaciones terminal de ómnibus y del ferrocarril General Mitre, a la cual está vinculado por un túnel bajo el *boulevard* que servía para la circulación de las tolvas que transportaban la carga a los trenes. La construcción se destaca por su volumetría horadada con aberturas ritmadas por pilastras adosadas y la multiplicidad de los silos yuxtapuestos. Desde hace mucho tiempo inactivo, el edificio y los cuatro lotes que integran el terreno han sido transferidos a la provincia para la construcción de la nueva Terminal de Ómnibus. **Roxana Civalero**. (Fotos: 1/3: Roger Berta // 2: CEDODAL).

ANTIGUO MOLINO CÓRDOBA (MOLINO RÍO DE LA PLATA)


1


5


2


3


6


7


4

Ubicación: Avenida Emilio Olmos, *Boulevard* Guzmán e Intendente Mestre, Córdoba, Córdoba

Año: c. 1920

Autor: Ing. Ricardo J. Palma

Ubicado –al igual que el Molino Minetti– sobre el río Suquía, en el entorno del nuevo Centro Cívico y de la estación Córdoba del ex Ferrocarril Central Argentino (ver ambos ejemplos en este tomo), este molino harinero que perteneciera a Molinos Río de la Plata se encuentra actualmente en desuso a la espera de su rescate, pues se trata de un valioso testimonio del patrimonio industrial de la capital cordobesa. El conjunto se estructura en torno a tres cuerpos principales: un pabellón con el portal de ingreso sobre Olmos, el molino y un grupo de silos sobre Guzmán. El gran molino es un excelente ejemplo ladrillero de tradición funcional, con motivos neorrománicos de arquillos entrelazados en los cornisamentos. Las fachadas laterales se resuelven con un tratamiento de pilastras monumentales intercalando grandes ventanales industriales coronados con arcadas semicirculares en el remate del último piso. **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/2/4 a 7: Sergio López Martínez // 3 Rafael Bravo).

ANTIGUA CERVECERÍA RÍO SEGUNDO

1



2



3

Ubicación: Arturo Orgaz, Tablada, Igualdad e Intendente Mestre, Córdoba, Córdoba

Años: 1912 (primera etapa); 1928 (ampliación)

Autores: Pablo Verzini e Ing. Garlot (primera ampliación); Ing. Guillermo Fuchs (ampliación 1928)

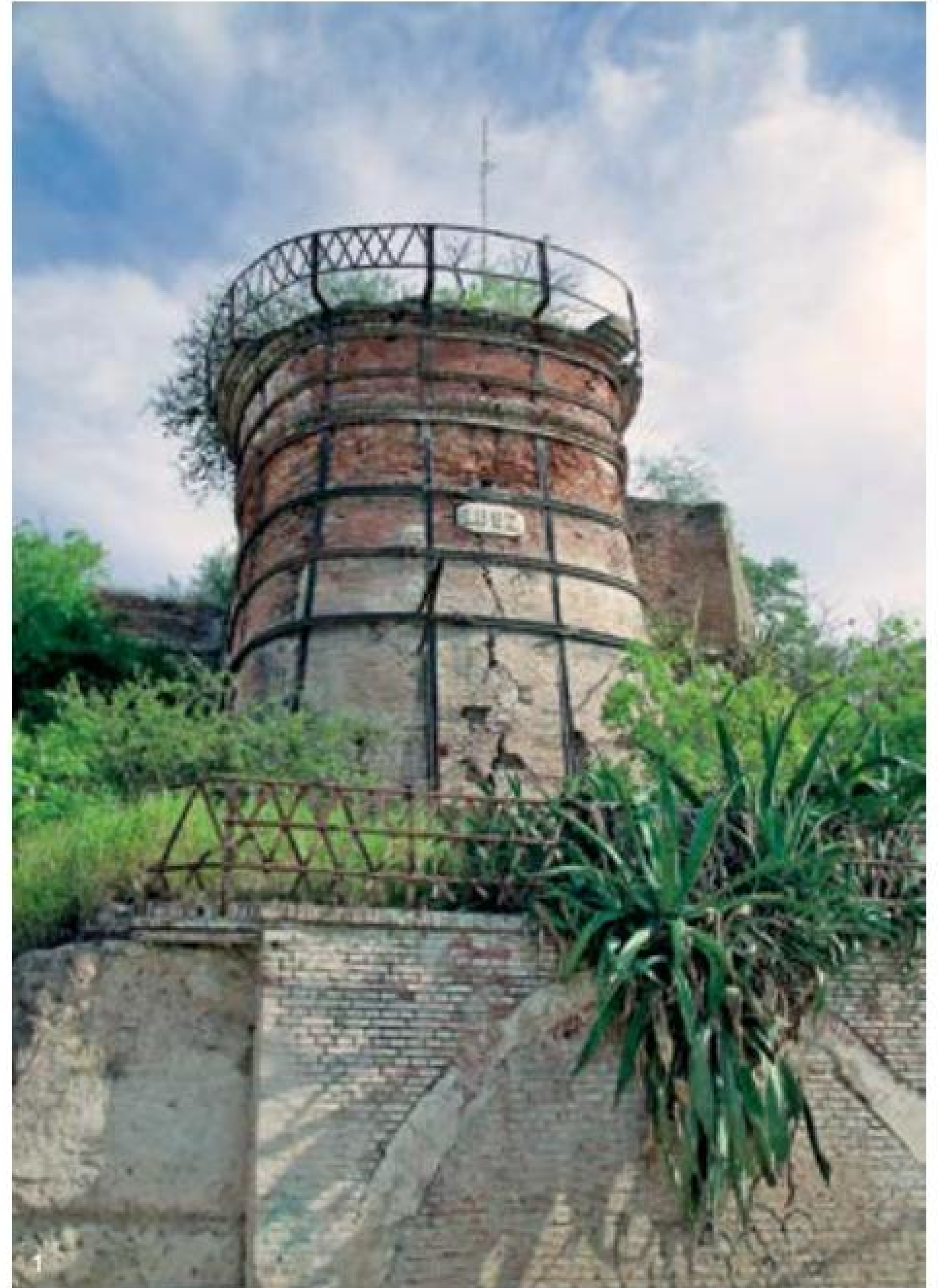
La fábrica Córdoba fue creada como sucursal de la casa matriz de la Cervecería Río Segundo, establecimiento pionero fundado a fines del siglo XIX en esta localidad cordobesa, sobre la margen del río homónimo. Su historia se entronca con la llegada del Ferrocarril Central Argentino y la construcción por los británicos de la entonces llamada "Estación del Segundo". El inglés Guillermo Colson –quien se desempeñaba como jefe de estación– funda la Cervecería Anglo Argentina en 1883 en sociedad con Guillermo Robinson, llevando la actividad que desarrollara en forma artesanal a un primer estadio de elaboración industrial. Ante el éxito alcanzado por la empresa –que como Sociedad Anónima Río Segundo exportaría su producto a los países limítrofes–, en 1905 se decide ampliar las instalaciones de una fábrica de hielo existente en la zona de Alta Córdoba, inaugurando la nueva e impactante sede a fines de 1907. Para el funcionamiento de sus calderas se aprovechaban las


4


5

aguas del vecino río Suquía. El edificio principal (1/4), un enorme complejo ladrillero de estilo inglés de siete pisos de alto –cuya autoría puede atribuirse al arquitecto Conder, quien formara parte del grupo directivo arribado en 1905–, expresaba en su excelente calidad constructiva el carácter científico empleado en la nueva concepción del establecimiento, equipado con modernos hornos y maquinaria distribuidos en salones, galpones y talleres (2/3/5). Luego de la polémica demolición de una gran chimenea, actualmente está siendo recuperado para actividades culturales dentro de un amplio complejo residencial. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Rafael Bravo).

ANTIGUOS HORNOS DE CAL DEL PUCARÁ


1


2

Ubicación: Esposos Curie y Agustín Garzón, Córdoba, Córdoba

Años: 1897-1907

En la llamada Bajada del Pucará se conserva un importante conjunto de hornos para la fabricación de cal, cuyos cuerpos mejor conservados se edificaron entre 1897 y 1907; presentan una forma troncocónica con estructura reticular y muros de ladrillo, coronados por un cornisamento con barandal de hierro. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Rafael Bravo).

ANTIGUA USINA DEL EMBALSE RÍO TERCERO

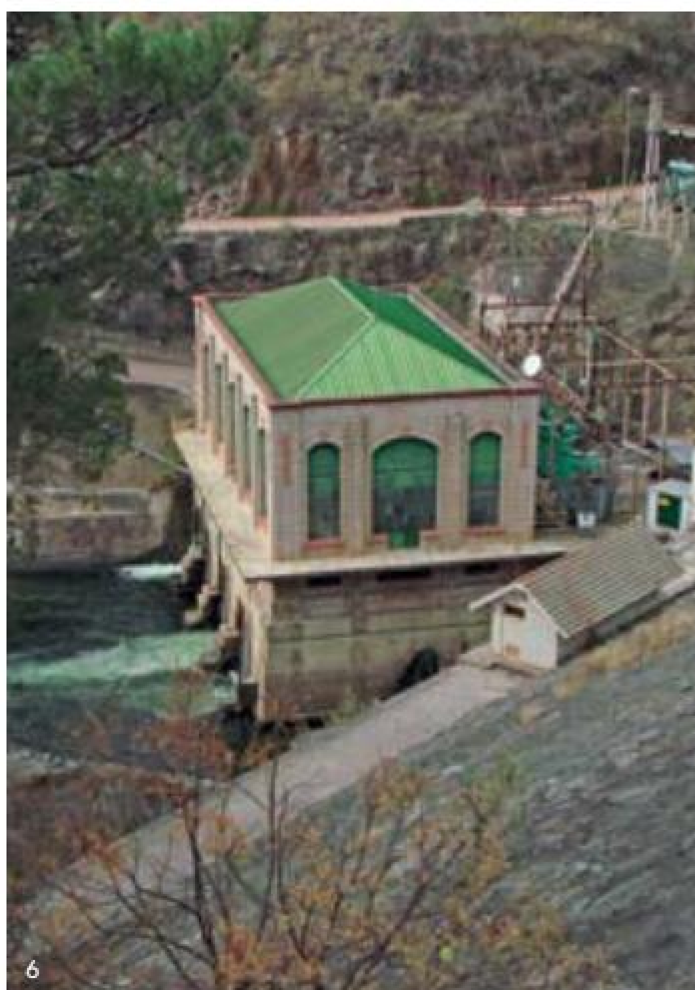
ACTUAL MUSEO MUNICIPAL "INGENIERO JUAN ALBA POSSE"















Ubicación: Embalse Río Tercero, Córdoba

Años: 1911-16 (1ª usina); 1927-1934 (embalse y nueva usina); 1995 (museo)

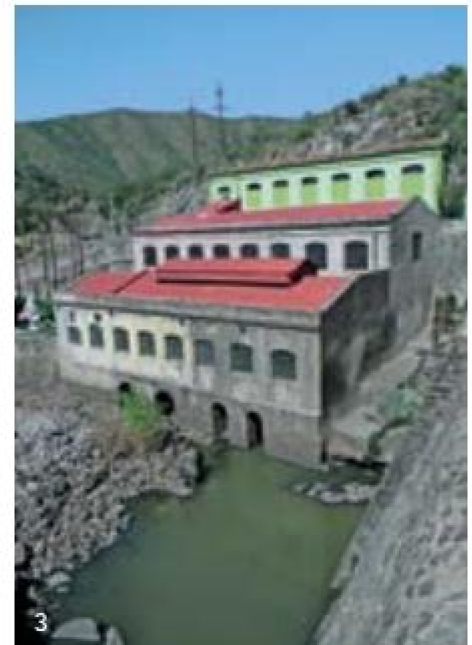
Autores: Ministerio de Obras Públicas, Ing. Santiago Fitz Simon (proyecto); Juan Carlos Alba Posse (proyecto y dirección)

La construcción de un embalse sobre el Río Tercero tuvo como función la irrigación de las tierras circundantes, la provisión de energía eléctrica y el control de los constantes desbordes del río que perjudicaban el trazado ferroviario, quedando las obras a cargo de la compañía Ferrocarril Central Argentino, de capitales británicos. Ésta encara la primera etapa de los trabajos y levanta tres usinas hidroeléctricas, en donde funcionaban las subestaciones de transformadores. En una de estas usinas, construida con piedras del lugar, funciona hoy el Museo Municipal "Juan Alba Posse" (2/4), nombre de uno de los ingenieros que darán continuidad a las obras a partir de 1927, ya que éstas habían quedado truncas en 1914. El nuevo proyecto duplicará el volumen del embalse original y aumenta el aprovechamiento hidroeléctrico de la presa hasta llegar a los 15.000 HP, construyéndose además un dique auxiliar, las torres de toma y la subusina (1/3/5/6/7). **Fermín Labaqui**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA COMPAÑÍA MOLET DE CARBURO DE CALCIO

ACTUAL MUSEO USINA MOLET


1


3


4


2

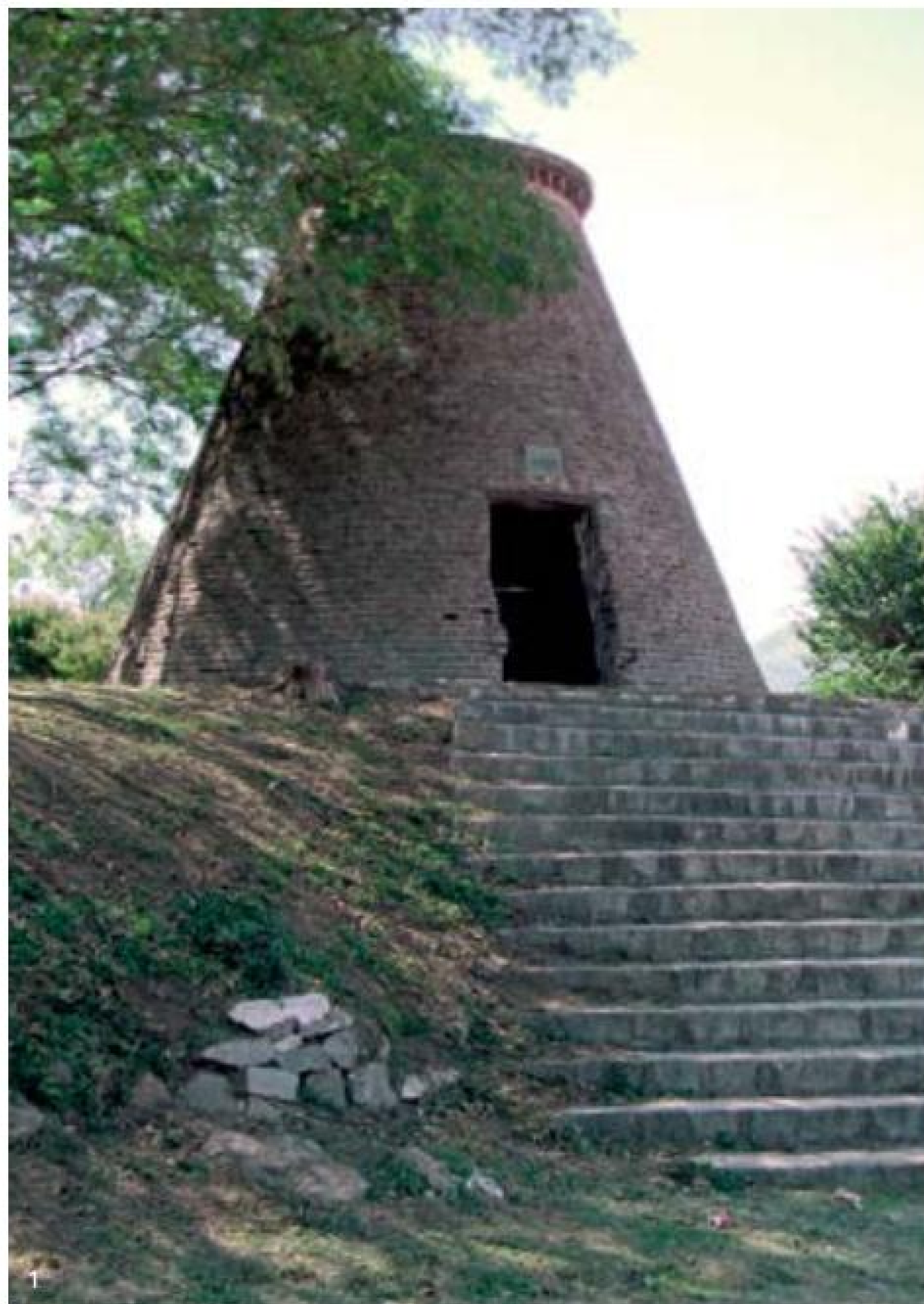

5

Ubicación: Ruta E 55 km. 22, Río Suquía, Valle de Punilla, Córdoba

Años: 1900-1901 (obra hidráulica); 1902 (habilitación fábrica); 2005 (museo)

Diez años después de la construcción del Dique San Roque (1889), Alfredo Molet instaló una fábrica de carburo de calcio y, con el fin de proveerla de energía, obtuvo una concesión para explotar el potencial eléctrico del río Suquía. El complejo consta de un embalse (2/4) y tres naves ejecutadas con mampostería de piedra (1/3/5), dispuestas escalonadamente sobre la margen derecha del río; la más cercana al nivel del agua albergaba cuatro turbinas –dos Francis y dos Hércules–, mientras que la siguiente contenía los hornos donde se producía la mezcla de carbón y cal. El carburo granulado para alumbrado artificial se elaboró hasta 1910; el establecimiento pasó a producir exclusivamente energía eléctrica con la compra de las instalaciones por parte de la británica Compañía General de Electricidad en 1909. En la misma cuenca hídrica, su competidora, la estadounidense *Light & Power*, poseía las usinas Bamba (1897) y La Calera (1911). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUO HORNO DE LA FÁBRICA "LA PRIMERA ARGENTINA"


1


2


3

Ubicación: Ruta Nacional N° 38 km. 29, Bialet Massé, Córdoba

Año: 1884

Bien de Interés Histórico Nacional (2008)

Este horno fue parte de la fábrica de cales "La Primera Argentina", propiedad del catalán Juan Bialet Massé, que terminó dando origen a la localidad que hoy lleva su nombre. Se especializó en cales hidráulicas y cementos, los que se utilizaron para la construcción del primer dique San Roque. **Fermín Labaqui.** (Fotos: Sergio López Martínez).

ACUEDUCTO SALDÁN


1


2


3

Ubicación: Arroyo Saldán, Córdoba

Años: 1887-1890

Autor: Ing. Carlos A. Casaffousth

Este acueducto fue parte de las obras hidráulicas que se realizaron a fines del XIX para transportar las aguas desde el embalse del dique San Roque hasta la ciudad de Córdoba. Fue obra del ingeniero Cassaffousth, convocado por el presidente Juárez Celman para el diseño de las obras del dique. **Fermín Labaqui.** (Fotos: Sergio López Martínez).

Córdoba

PUENTE JUÁREZ CELMAN (PUENTE CENTENARIO)


1


2

Ubicación: Avenida General Paz, Avenida Sáenz Peña e/ *Boulevard* Mitre y *Boulevard* Las Heras y Río Suquía, Córdoba, Córdoba

Años: 1887 (puente original); 1910 (puente actual)

Autores: Fundición Repetto y Sforza y *Val d' Osne* (luminaria puente actual)

El primer puente de hierro y madera fue reemplazado por el actual, compuesto por seis arcos rebajados con gruesos pilares almohadillados y una serie de balcones semicirculares que se alternan entre las balaustradas, con columnas de iluminación de fabricación rosarina y francesa. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

Tafí Viejo

VIADUCTO "EL SALADILLO"


1


2


3

Ubicación: Arroyo El Saladillo, Tafí Viejo, Tucumán

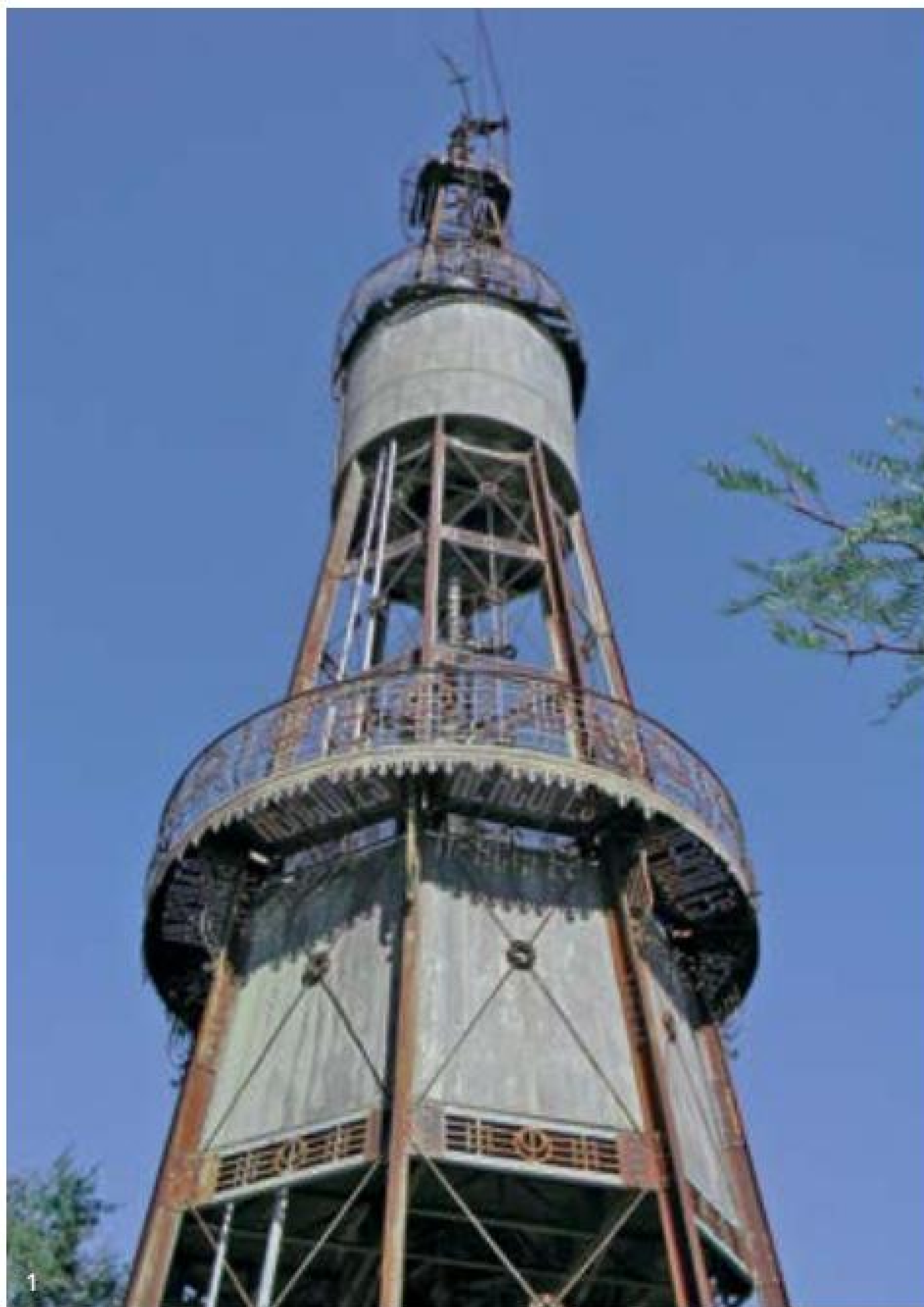
Años: 1881-1883 (proyecto e inauguración)

Autor: Ing. Cristóbal Giagnoni (proyecto); Ing. Alberto Scheneidewind (dirección); Ings. Federico Stevellos y M. Sánchez (construcción)

Patrimonio Histórico Nacional (2000)

Este monumental viaducto ferroviario, que sigue el tipo clásico romano, es una obra de ingeniería de gran alarde técnico para su época, con sus 308 m. de longitud repartidos en 25 arcos de medio punto sostenidos por pilares de piedra de sillería, mampostería de ladrillo y cimientos de hormigón. **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/2: Fito Malla/CNMMyLH// 3: AGN).

MOLINO "HÉRCULES" (MOLINO FRANCÉS)


1


2


3

Ubicación: Dolores, San Esteban, Valle de Punilla, Córdoba

Año: c. 1900

Junto con el crecimiento de la red ferroviaria y la difusión del alambrado, la aparición del molino de viento fue uno de los principales factores de la creación y desarrollo de establecimientos rurales y pueblos. Los primeros molinos que llegaron al país se importaron de Estados Unidos, pero a principios del siglo XX algunas fábricas comenzaron la producción nacional. Una de las más conocidas fue la de J. A. Saglio, con su molino marca "Hércules". La firma podía agregar a las estructuras "ornamentaciones artísticas" a pedido de los clientes, por lo que sus molinos se vistieron a menudo con formas y estilos en boga: en este caso, el *Art Nouveau*. Conocido como el "molino francés", habría sido adquirido por María Harilaos de Olmos para una de sus estancias. Aunque se adjudica su diseño al ingeniero francés Gustave Eiffel, a poco de examinarlo surgen evidencias de que se trata de un modelo fabricado por la firma Saglio en Buenos Aires (1 a 3). **Jorge Tartarini.** (Fotos: Sergio López Martínez).

PATRIMONIO INDUSTRIAL CORDOBÉS





Los antiguos talleres ferroviarios (3), situados en el barrio General Paz de Córdoba, fueron construidos entre fines del XIX y principios del XX y refuncionalizados para alojar el Museo de la Industria (1994). Su arquitectura de notable calidad constructiva responde a la tradición funcional inglesa y se compone de cinco naves industriales apareadas de fina mampostería de ladrillo visto y cubiertas de tejas francesas sostenidas por enormes cabreadas de madera; el sistema regular de aberturas con dinteles de medio punto se combina con óculos y elaborados aparejos en los hastiales de las naves. En un patio anexo se ha reubicado como parte de la colección la célebre casa giratoria. También situada en la capital cordobesa, junto al río Suquía, la Vieja Usina Mendoza (1) es un edificio de principios de siglo refuncionalizado en 1992 para diversos fines culturales aprovechando sus posibilidades espaciales, ya que se trata de un contenedor de grandes proporciones que alcanza casi los 3.000 m^2. El Molino Fénix (2), en Villa María, forma parte de la histórica firma fundada en 1918 por el técnico molinero alemán Emilio Werner, y es otro valioso testimonio que combina diversos cuerpos de arquitectura ladrillera junto a las vías del ferrocarril. **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1: Rafael Bravo // 2/3: Sergio López Martínez).

ESTACIÓN TUCUMÁN DEL FERROCENTRAL

ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL BUENOS AIRES Y ROSARIO (FERROCARRIL GENERAL MITRE)





Ubicación: Corrientes 1045 y Catamarca, San Miguel de Tucumán, Tucumán

Años: 1888 (proyecto); 1891 (inauguración)

Esta estación inauguró una nueva etapa para la ciudad y la región azucarera, recibiendo en 1891 al primer ferrocarril de trocha ancha proveniente de Buenos Aires. Su esquema se corresponde con el de las grandes estaciones terminales del país, combinando la tradición de prefabricación inglesa y los diferentes estilos académicos imperantes. En este caso, un cuerpo principal de dos niveles exhibe hacia la ciudad todos los elementos del repertorio arquitectónico italianizante: una galería de columnas toscanas sobreelevada resuelve un acceso con puertas con arcos de medio punto y muros almohadillados, mientras que el nivel superior incorpora balaustradas y otros ornamentos, junto con un reloj que corona la composición (1). La parte posterior revela galerías con columnas de hierro fundido y amplios muros de cerramiento decorados que soportan y ocultan la estructura metálica de los andenes, dando una mayor unidad al conjunto (2/3). **Alejandro Gregoric.** (Fotos: 1 y 3: Jorge Tartarini // 2: Sergio López Martínez).

ANTIGUA ESTACIÓN TUCUMÁN NORTE DE LA COMPAÑÍA FRANCESA DE FERROCARRILES (FERROCARRIL GENERAL BELGRANO)

ACTUALES OFICINAS MUNICIPALES





Ubicación: Sáenz Peña y Crisóstomo Álvarez, San Miguel de Tucumán, Tucumán

Año: 1892

Autor: Oficina Técnica de la Compañía Francesa de Ferrocarriles (proyecto)

La Compañía Francesa de Ferrocarriles –absorbida luego por el Estado Nacional a través del Ferrocarril Central Norte– inauguró en 1892 una línea férrea de trocha angosta entre la ciudad santafesina de San Cristóbal y Tucumán, constituyendo una nueva salida al Litoral para los productos de la región norte. El edificio de dos niveles resuelve su fachada con una composición simétrica y depurada, que concentra en su eje de acceso todos los elementos del repertorio clásico: columnas jónicas conforman un pórtico de entrada en el nivel inferior, mientras que otras corintias soportan el entablamento superior y un frontón sin base decorado con diferentes ornamentos (1/3). El sector de andenes presenta muros calados y cabreadas de madera que resisten su techo (2). Luego de la reorganización de 1948 pasó a formar parte del Ferrocarril Nacional General Belgrano, dejando de funcionar en 1992, año en que partió su último tren. **Alejandro Gregoric**. (Fotos: 1: AGN // 2: Jorge Tartarini // 3: Sergio López Martínez).

ANTIGUA ESTACIÓN TUCUMÁN DEL FERROCARRIL DEL NOROESTE ARGENTINO


1


3


2


4


5

Ubicación: Avenida Julio Argentino Roca entre Chacabuco y Buenos Aires, San Miguel de Tucumán, Tucumán

Año: 1889 (inauguración)

El Ferrocarril del Noroeste Argentino, de capitales ingleses, fue una pequeña línea que partiendo desde la capital unía numerosos pueblos del sur de la provincia. Su construcción fue fundamental para el desarrollo de la industria azucarera, pues a lo largo de su recorrido contaba con desvíos hasta el interior de los propios ingenios.

La estación cabecera del "Provincial" –como popularmente se lo llamaba–, es un edificio formalmente simple de dos pisos y cubierta a dos aguas, construido para satisfacer las necesidades del tráfico de cargas y pasajeros (1). Tanto el nivel inferior –destinado al acceso de pasajeros y encomiendas–, así como el piso superior de oficinas son resguardados por galerías longitudinales que protegen de las inclemencias del clima tucumano (3/5). Se destacan en el andén el refugio de madera y amplios ventanales en el nivel superior (2), así como también pintorescas chimeneas ladrilleras a modo de remate (4). **Alejandro Gregoric.** (Fotos: Sergio López Martínez)

TALLERES FERROVIARIOS DEL ANTIGUO FERROCARRIL CENTRAL NORTE (FERROCARRIL GENERAL BELGRANO)


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Tafí Viejo, Tucumán

Años: 1902 (proyecto); 1903-1910 (construcción)

Autor: Luis Stremiz y Cía. (empresa constructora)

El proyecto estatal de extensión ferroviaria a Bolivia, y la carencia de material rodante, impulsaron la construcción de los talleres y el barrio obrero del Ferrocarril Central Norte en la villa veraniega de Tafí Viejo (1/2/4), un punto estratégico cercano a San Miguel de Tucumán. Actualmente, el complejo de 17 hectáreas que forjó la vocación ferroviaria de la ciudad, conserva un solo galpón en funcionamiento; el conjunto patrimonial, incluido en un plan de recuperación, consta de grandes naves industriales destinadas a trabajos de herrería, fundición y carpintería (5/6), y una monumental chimenea ladrillera (1907). Entre las ampliaciones realizadas en la década de 1930 se destacan dos edificios de líneas *Art Déco*: los almacenes (1939) y las dependencias administrativas (1935), que albergaron los despachos del Ferrocarril General Belgrano (3). **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: 1/4: AGN // 2/3/5: Asociación Amigos del Museo y Talleres Ferroviarios de Tafí Viejo // 6: Jorge Tartarini).

ANTIGUO INGENIO “SAN PABLO”

ACTUAL UNIVERSIDAD SAN PABLO T / PUEBLO DE SAN PABLO


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Solano Vera y camino a Villa Nougués, San Pablo, Famaillá, Tucumán

Años: 1894 (chalet); 1913 (parque); 1918 (hospital); 1921 (viviendas)

Autores: Ing. Luis F. Nougués (chalet familia Nougués); Muntaner (construcción chalet); Arq. Paisaj. Carlos Thays (parque); Carlos Odstrcil (viviendas)

El fundador del ingenio “San Pablo”, Jean Nougués, llega a América hacia 1817 desde la región pirenaica francesa, sumándose inicialmente a las campañas del Ejército de los Andes. En 1821 se radica en Tucumán, donde hacia 1827 adquiere una estancia en el bosque de San Pablo, a 15 km. de la ciudad capital, dedicándose al cultivo de la caña de azúcar y a otras actividades agrícolo-ganaderas; en “El Obraje” radica a su familia y construye una vivienda de filiación francesa, atípica para la región. A comienzos de 1880 el establecimiento funcionaba ya como ingenio “San Pablo” en su sitio actual; apoyados con el ferrocarril, sus herederos iniciaron la tecnificación del sistema de fabricación del azúcar adquiriendo los primeros trapiches franceses Fives-Lille, proceso que incidió en la transformación radical de la actividad y de la provincia. La conexión con las áreas de cultivo y la estación por donde se enviaba el azúcar hacia la capital provincial se hacía con el sistema Decauville. Iniciado el





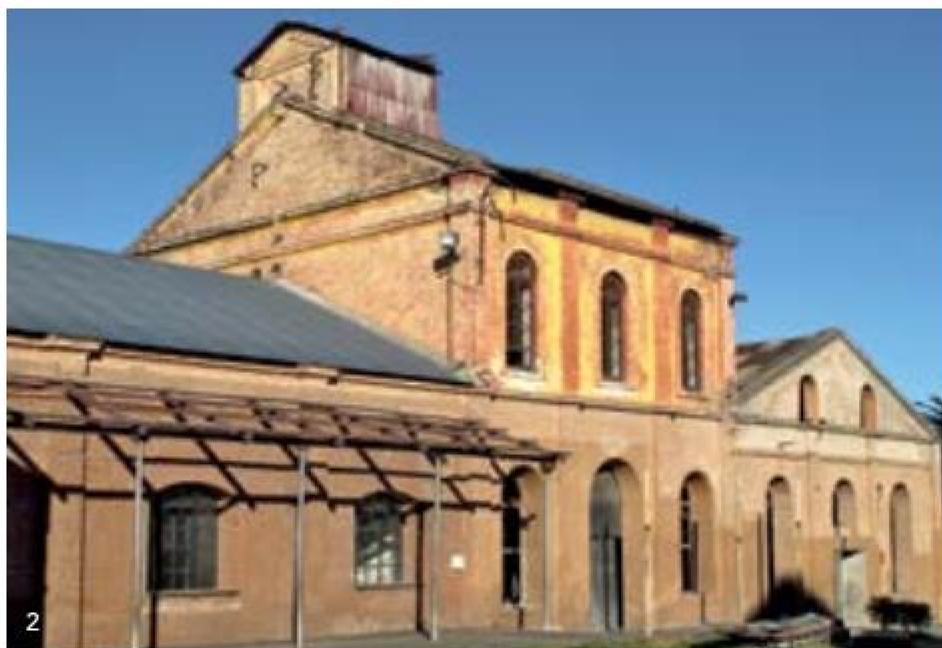
siglo XX, el área fabril (3) y la residencia (7 a 9) y capilla (1/2) de los propietarios, resueltas con arquitectura del más calificado lenguaje, configuraban el foco compositivo de un pequeño pueblo de 3.500 a 5.000 habitantes, que de mayo a octubre se dinamizaba con la zafra y la producción del azúcar. El trazado siguió criterios de racional conectividad, destacándose la avenida o *boulevard* por la que se ingresaba hacia la fábrica y los bloques funcionales para radicar la población según su rango ocupacional. Se organizaron así las áreas de empleados, técnicos, obreros estables y "golondrina" –estos últimos sólo llegaban para la zafra–, lo que se reflejó en tipos de vivienda acorde a los hábitos de cada grupo social (4 a 6). El conjunto, organizado con rigurosa funcionalidad y según los criterios de los pueblos industriales europeos, se enriqueció con un equipamiento comunitario inédito para las áreas rurales, que incluyó escuela, hospital, clubes para personal jerárquico y obreros, pileta de natación, etc. A partir de 1930, San Pablo inició su transformación en un pueblo civil, parcelándose las zonas de vivienda y transfiriéndose el equipamiento a la red de servicios provinciales bajo administración del Estado. **Olga Paterlini de Koch**. (Fotos: 1 a 6: Gustavo Fagioli // 7/9: Sergio López Martinez // 8: AGN).

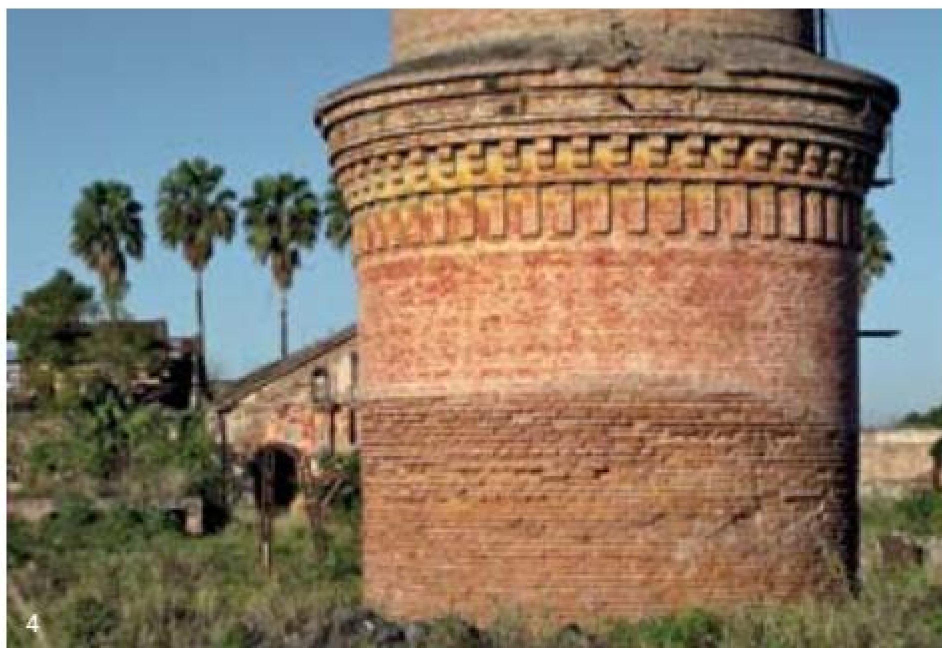
ANTIGUO INGENIO "LASTENIA"

ACTUAL INGENIO DE LAS ARTES


1


3


2


4

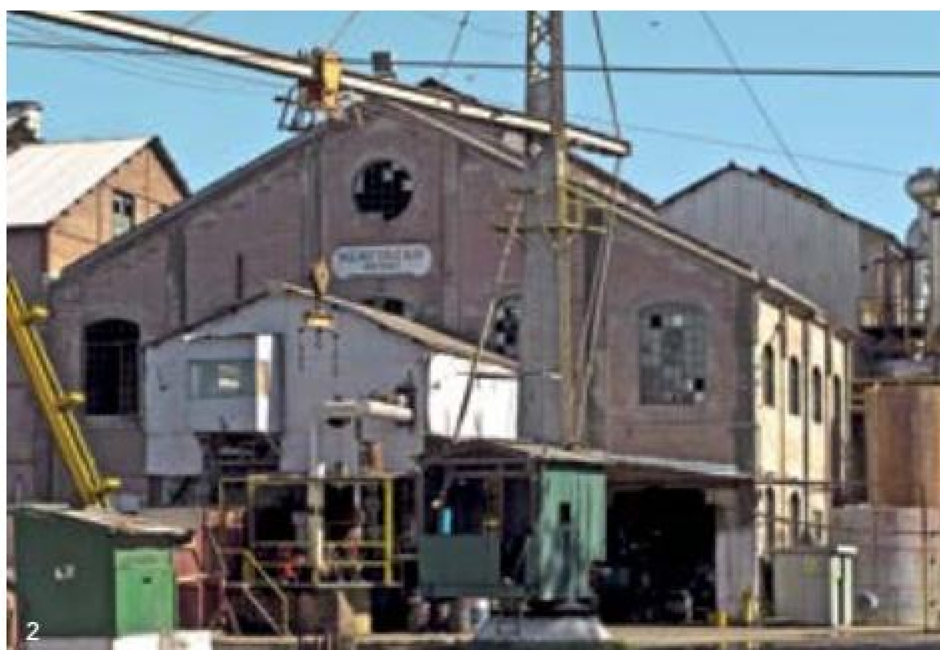

5

Ubicación: Avenida Tornquist y Avenida Eva Perón, La Banda, Cruz Alta, Tucumán

Años: 1840 (fundación por Baltasar Aguirre); 1880-1910 (núcleo central del ingenio y primer sistema Decauville)

El ingenio "La Banda" (1847) pasó en 1859 a manos de Evaristo Etchecopar y luego a las de su hermano Máximo, quien lo bautizó con el nombre de su mujer, Lastenia Molina Cossio; posteriormente pasó a Claudio Chavanne, y en 1894 a Pedro Méndez. En 1901 se integró a la Compañía Azucarera Tucumana, que absorbió la Compañía Ingenios Río Salí. Ubicado en la próspera localidad de Cruz Alta, fue desactivado por el siniestro plan económico del dictador Juan Carlos Onganía. Muy deteriorado, se preserva sólo el sector central conformado por el portal de ingreso (1), el *boulevard* de palmeras washingtonias, el primer patio, los almacenes y anexos (2), dos casas patronales integradas luego en un único conjunto (5) y las imponentes chimeneas ladrilleras (3/4). El proyecto Ingenio de las Artes ha intentado refuncionalizar estas instalaciones de gran valor histórico, testimonio de políticas autoritarias de graves consecuencias para Tucumán. **Sergio López Martínez.** (Fotos: Sergio López Martínez).

INGENIO "CRUZ ALTA"



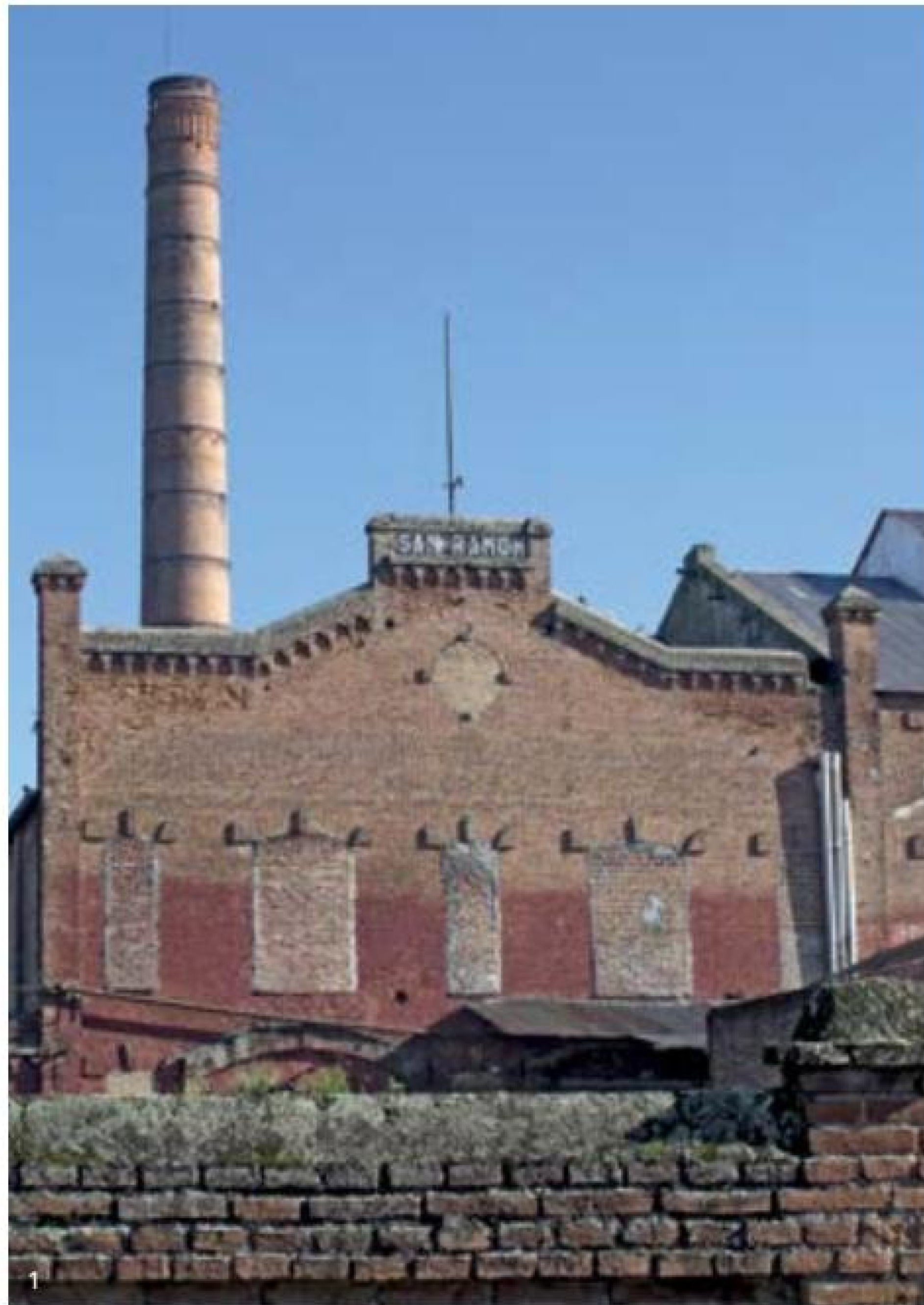


Ubicación: San Martín 80, Colombres, Cruz Alta, Tucumán

Años: 1824 (fundación); c. 1874 (antigua fábrica, actual carpintería y depósito); 1882 (ampliación fábrica); 1912 (Sociedad Anónima Ingenio Azucarero Germano Argentino Cruz Alta); 1921 (Sociedad Ingenio Azucarero Cruz Alta);1924 (fábrica del ingenio actual)

Su origen se remonta a la estancia "La Cruz Alta", del siglo XVIII, de Simón García. En 1888 se concreta la separación de Cruz Alta de la Capital, un histórico conglomerado situado en márgenes opuestas del Río Salí que concentraba el mayor número de fábricas. Surgido a partir de los cañaverales introducidos por el obispo Colombres, se constituyó en el área azucarera por excelencia, surcada por los principales caminos, ferrocarriles, y el canal El Alto. El primitivo ingenio –con el salón del trapiche, sala de purga y vivienda del propietario organizados en torno al patio de labor– tuvo en 1877 el primer trapiche y caldera a vapor de origen inglés. Los grandes salones de la fábrica actual, que datan de los 20, años de su máximo esplendor, están dispuestos frente a un eje organizativo que nuclea además las viviendas de la administración (1) y de los obreros permanentes, algunas de ellas organizadas en tiras paralelas con galerías. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUO INGENIO "SAN RAMÓN"



1


2

Las instalaciones del ex ingenio "San Ramón" deben rescatarse no sólo por el valor de sus contenedores ladrilleros que testimonian su pasado industrial (1/2), sino para recuperar la memoria de la resistencia de Villa Quinteros contra las políticas implementadas por la dictadura de Onganía en 1966, con efectos devastadores en lo político, social y cultural. Nos referimos al primer "Tucumanazo" (1969) y a la formación del histórico comité pro-defensa del ingenio, en el marco del movimiento obrero-estudiantil liderado por la FOTIA, que tuviera reflejo en el memorable acontecimiento político-cultural "Tucumán Arde". **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUO INGENIO "ESPERANZA"


1



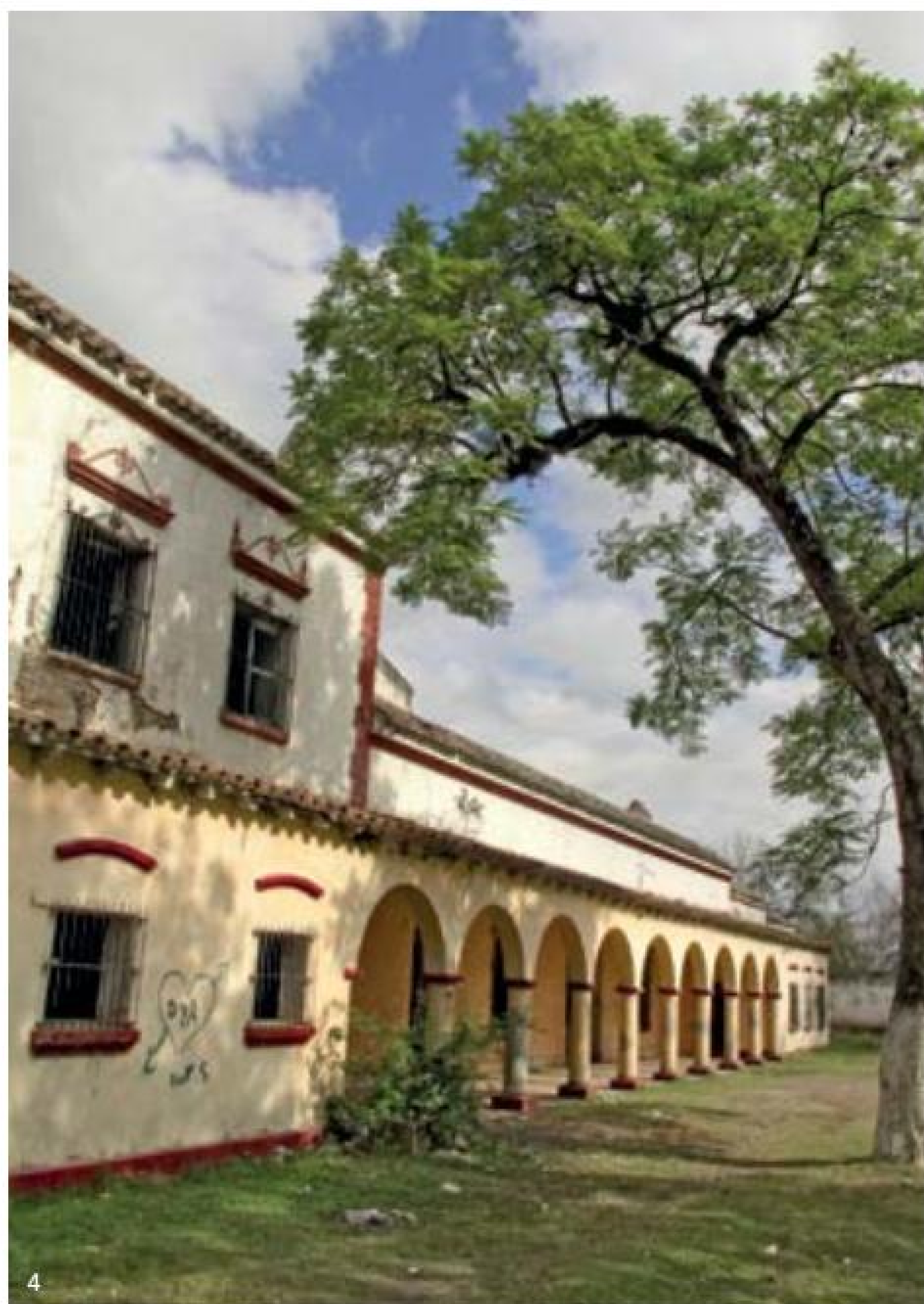
2

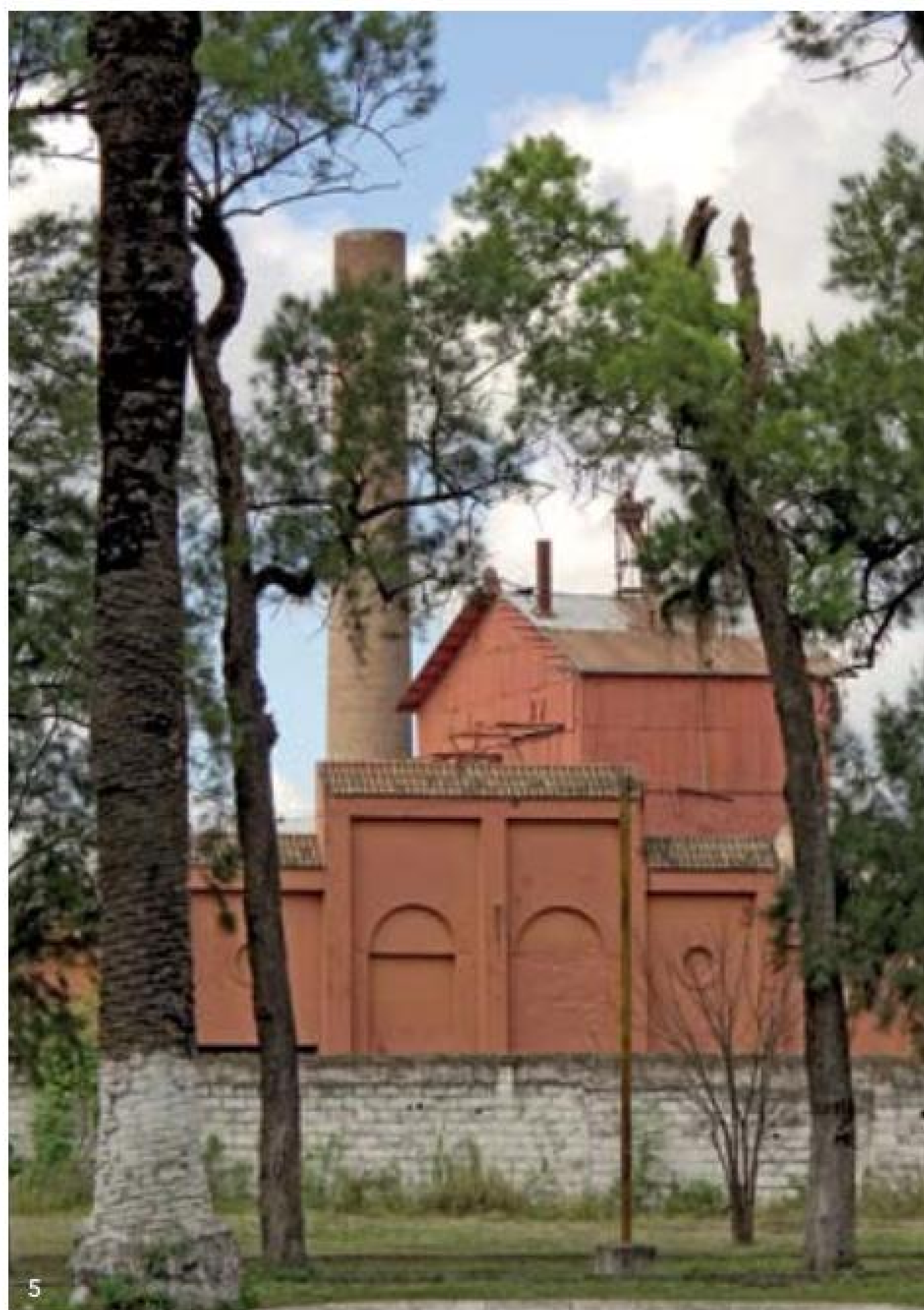

3

Ubicación: Calle Principal s/Nº, Delfín Gallo, Cruz Alta, Tucumán

Años: 1845 (fundación); 1878 (reforma ingenio); 1910-1930 (reformas y ampliaciones)

El ingenio "Esperanza" fue uno de los establecimientos azucareros pioneros de Tucumán, ya que su origen se remonta a 1845, cuando fue fundado por Wenceslao Posse, rico hacendado y más tarde gobernador de la provincia. La primitiva fábrica pre-ferroviaria se transformó hacia 1866 en la explotación más importante, al incorporar


4


5


6


7

un trapiche a vapor encargado a Liverpool con bomba, alambiques y tres centrífugos para blanqueo. En 1882 era ya una industria modelo gracias a su maquinaria de la firma Cail & Fives-Lille incorporada en 1878, contando además con un sistema de trocha angosta de vías Decauville de más de 12 km. conectado al Ferrocarril "El Provincial" (1885). Sus problemas económicos comenzaron a mediados del siglo XX, siendo intervenido para su salvataje por el gobierno del general Perón, aunque luego de su caída comenzó un rápido declive, siendo cerrado por el dictador Onganía en 1966, fecha en la que se inició su desmantelamiento. Se preserva el enorme patio de labor con sus muros ladrilleros y otros galpones anexos (5/7), corazón del establecimiento inicial modernizado a lo largo de las décadas, algunos antiguos sectores de viviendas próximas al mismo (3) y una gran chimenea ladrillera. Un monumental arco de triunfo da entrada al primer patio (6) –anexado en la segunda etapa de crecimiento de las instalaciones, conformado en torno al sector de la administración, con su galería neocolonial incorporada a un bloque sobreviviente del edificio original del ingenio (4)–, a la pequeña capilla –cuya cruz de hierro forjado tiene fecha de 1864 (2)– y a la escuela (1). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

INGENIO "SAN JUAN"





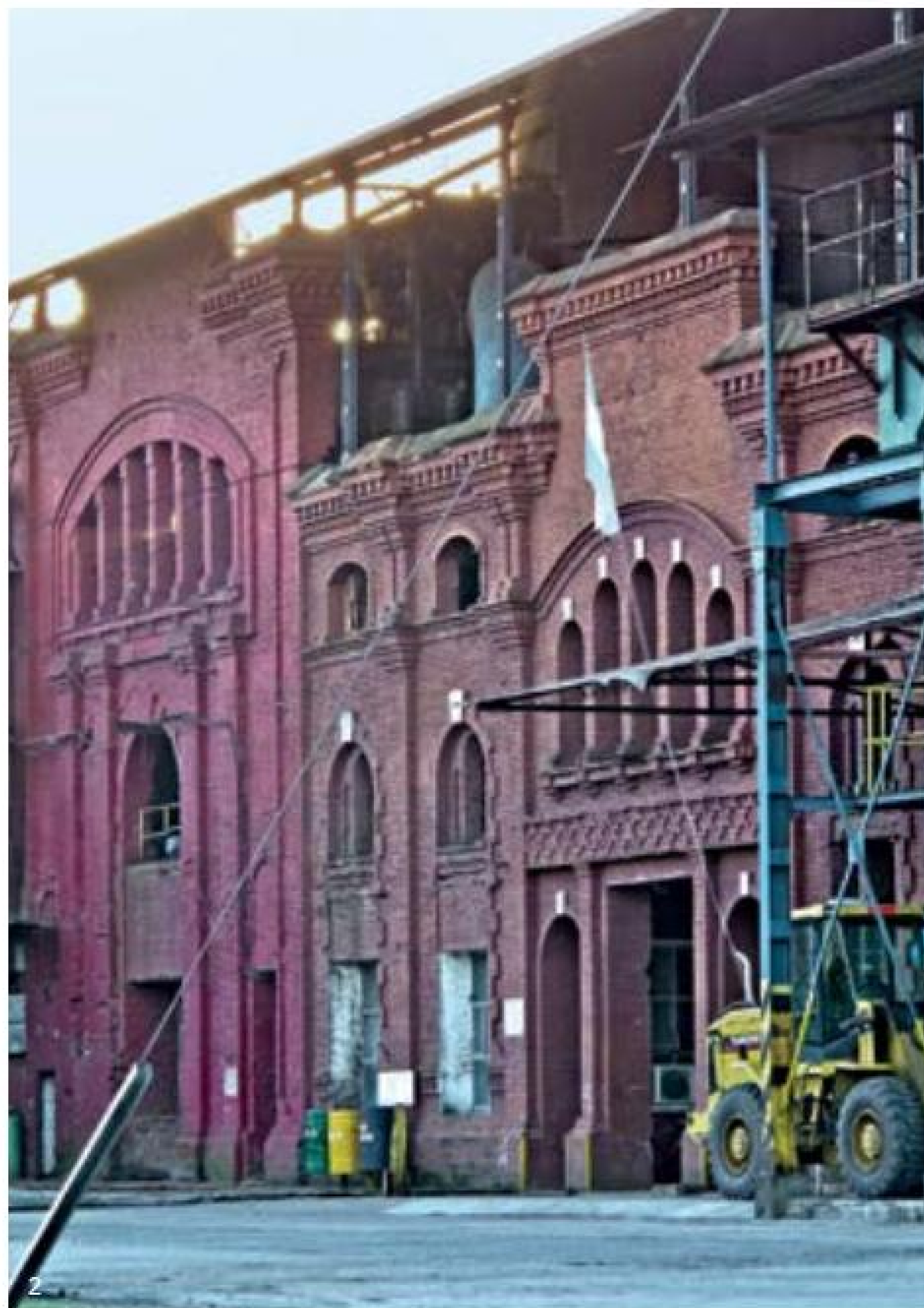
Ubicación: Avenida Santo Cristo s/ Nº, Banda del Río Salí, Cruz Alta, Tucumán

Años: 1870 (fundación 1° ingenio); 1882 (fundación ingenio Paz-Posse); c. 1890 (parque); 1904 (viviendas agrupadas); c. 1930 (nuevas instalaciones)

Este histórico establecimiento fue fundado en 1870 por Juan Posse, quien se asocia con Leocadio Paz en 1882 –ambos casados con dos hermanas Colombres–, pasando la firma a denominarse a partir de 1922 Paz Posse, por la fusión de ambos apellidos. Contó en un inicio con un trapiche Cail y centrífugas fabricadas en Praga, transformándose en un establecimiento industrial modelo, con un novedoso almacén cooperativo e instalaciones deportivas, implementando por primera vez la Ley de la Silla. Su estructura vial en forma de "T" dispone en su cabecera la fábrica (1) y la vivienda del propietario, y un *boulevard* que la une con el ferrocarril. Un eje norte-sur ordena distintas construcciones de estilo Neocolonial –viviendas de empleados (2), hospital, escuela y club social (3)–, mientras que las de obreros permanentes se sitúan sobre un eje este-oeste, conformando dos tipos principales: individuales o agrupadas, con galerías de muros y columnas de ladrillo visto. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

INGENIO "AGUILARES"


1


2


3


4

Ubicación: Alberdi 599, Coronel Pringles, 9 de Julio y Julio A. Roca; Aguilares, Río Chico, Tucumán

Años: 1902 (fundación); 1935 (campo de deportes)

El ingenio "Aguilares" –conectado al eje productivo norte-sur por los Ferrocarriles Central Norte y "El Provincial"– fue fundado en 1902 por la sociedad de Juan Padrós, José Retondo y Carmen Gianserra, pasando en 1911 a manos de Simón Padrós y Cía. Su mayor interés radica en el imponente salón de la gran fábrica (4), de bella resolución por su cromatismo exterior, resuelto con ladrillo de fabricación inglesa. El expresivo tratamiento ornamental de su extensa fachada ladrillera se compone de paños moldurados enfatizando los accesos de diferente altura –que evidencian sucesivas ampliaciones– mediante pilastras, capiteles, cornisamentos y ventanas termales de inspiración palladiana, con alternancia de vanos en los entrepaños de iluminación en correspondencia con los entrepisos funcionales (2). Sus chimeneas cerámicas y las estructuras modulares de perfilería metálica son típicas de estas naves industriales (1/3). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

INGENIO "LA FLORIDA"


1


2


3


4



5


6

Ubicación: José María Landajo s/Nº, Cruz Alta, Tucumán

Años: 1894 (fundación); c. 1880 (iglesia); 1889-1895 (construcciones principales); c. 1930 (casas colectivas); c. 1940 (refinería y destilería)

El ingenio "La Florida" fue fundado en 1894 por Pedro G. Méndez y Cía. –luego administrador–, pasando al año siguiente a la Compañía Azucarera Tucumana. Su dueño, Ernesto Tornquist, uno de los hombres más ricos de su tiempo, estableció una sociedad con esta familia y otros grupos de poder locales, con el fin de ingresar al negocio azucarero durante la primera crisis de sobreproducción que afectó a esta industria. La fábrica se transformó en una de las más importantes de la provincia, contando con una red Decauville conectada a dos líneas ferroviarias y maquinaria francesa (Fives-Lille) y alemana. Los grandes salones de la fábrica, que albergan los trapiches y las maquinarias para la fabricación y blanqueo del azúcar, son magníficos espacios concebidos por el espíritu utilitario de la era industrial bajo un concepto maquinista de seriación (8/11). El sistema se compone de una jaula estructural de hierro –o acero, según la época de su construcción–, con perfiles "T" o "I" para resolver vigas y


7


8


9


10


11

columnas; éstos conforman un esqueleto principal de soportantes y otro secundario para sostén y enlace de los paños de carpintería, principal fuente de iluminación y ventilación de estas imponentes naves industriales, junto con las dispuestas en las cubiertas de cerchas que cubren sus grandes luces. Los cerramientos de estas grillas se ejecutan con ladrillos de fábrica, independizándolos de la estructura portante; en cambio, la desmontadora de algodón (9) sí presenta muros portantes. El chalet (7/10), que ha perdido sus cubiertas inclinadas, es idéntico al descripto en detalle en el ingenio "La Trinidad". Las distintas viviendas de los empleados jerárquicos (1/3 a 6) evidencian en su concepción y materialidad un mismo criterio de diseño y unidad estilística que el chalet, con empleo del ladrillo visto moldurado, aunque aquí el sentido pintoresco cede frente a una concepción tipológica mayormente simétrica y seriada, salvo en el caso del chalet del subadministrador (1), de planta irregular. Desconocemos el nombre del proyectista del chalet y las viviendas californianas, aunque sus características las entroncan con la arquitectura ferroviaria de producción británica. Las viviendas para empleados transitorios responden al tipo acriollado del rancho con galería (2). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

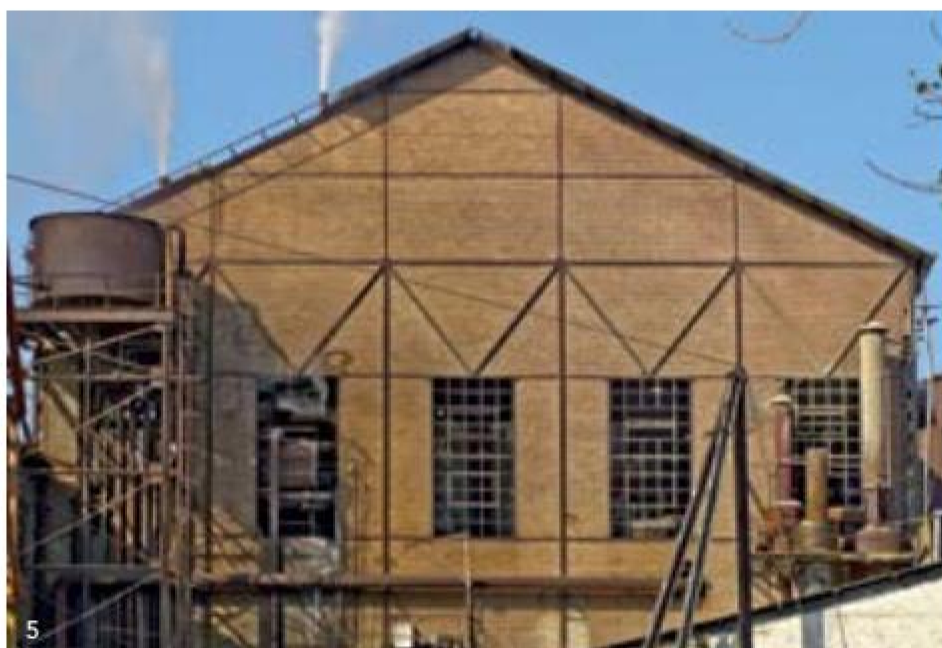
INGENIO "LA TRINIDAD"


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Ruta provincial N° 329, Chicligasta, Tucumán

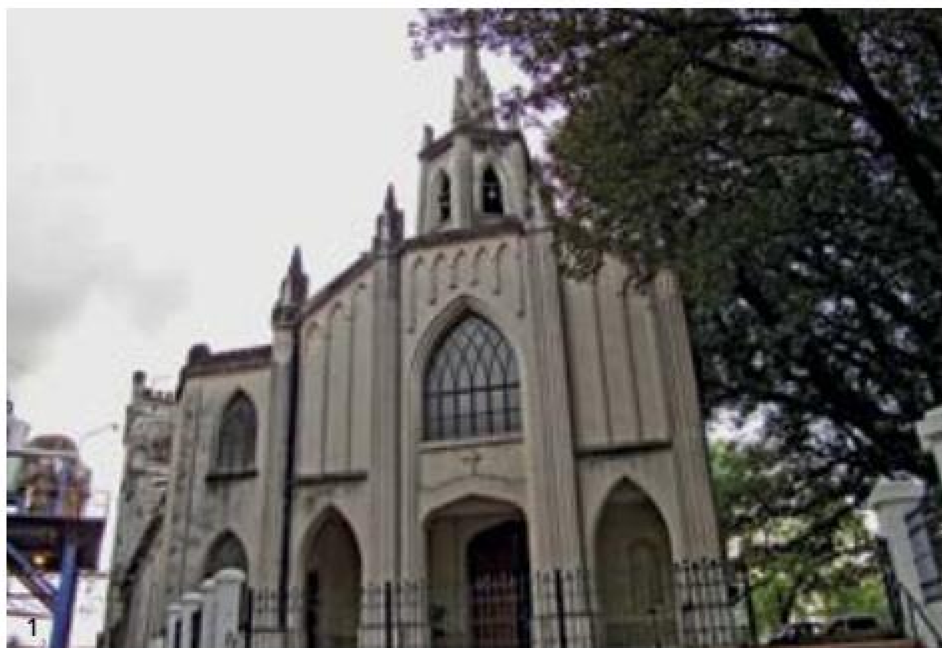
Años: c. 1865 (primer ingenio); 1878 (fundación); 1880 (primera motorización del ingenio e iglesia); 1895 (CAT); c. 1935 (casas operarios solteros); c. 1940 (refinería y destilería)

El origen de este establecimiento se entronca con la historia de los Méndez, familia pionera de origen tucumano. Juan Manuel Méndez lo funda en 1878, conformando luego una sociedad con Juan Heller, que vende su parte a Santiago Salvatierra en 1888. En 1895 se incorpora como socio Ernesto Tornquist, quien luego la adquiere a través de la CAT (Compañía Azucarera Tucumana), dueña de la Refinería Argentina en el puerto de Rosario. En 1962 pasa a manos del Estado, conformando la compañía CONASA (Compañía Nacional Azucarera SA). Su ubicación en el estratégico departamento de Cruz Alta, cruzado por las principales líneas ferroviarias, le permitió irrigar sus cañaverales mediante un ramal del llamado canal El Alto. El corazón central del gran conjunto agroindustrial, estructurado a partir de un eje lineal que se desarrolla frente al establecimiento por medio de un *boulevard*, está compuesto por el patio de ingreso, la administración y la fábrica (1/5), la destilería (3), y el canchón con


7

sus grúas frente a los salones de los trapiches y fabricación (4), la usina, la casa del propietario (2/7), la sociedad musical (6) y las viviendas de empleados jerárquicos, que corresponden mayormente a las instalaciones levantadas por la CAT. Una edificación ladrillera con galería, correspondiente al primer ingenio, se conserva frente al canchón y está actualmente destinada a carpintería, talleres y tornería. El gran chalet o casa patronal (7) se inserta en un amplio parque con ingreso sobre el cerco circundante; es de estilo inglés y líneas pintoresquistas, organizadas en torno a una espigada torre sobre el frente posterior (2), aunque su tipología de residencia aislada entre jardines corresponde al modelo de *villa* italianizante. Elevada sobre un podio con escalinatas sobre los frentes principales, presenta una alta calidad constructiva y ornamental en sus detalles de ladrillo visto texturado de distintas tonalidades –hoy lamentablemente pintados, aspecto que distorsiona la vivacidad cromática de los mismos– y en la cresterría de madera moldurada de las cubiertas inclinadas, originalmente resueltas con tejuelas de pizarra. La volumetría se completa con variedad de cuerpos salientes, terrazas, voladizos y galerías con columnillas y calados de madera. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

INGENIO "CONCEPCIÓN"


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Avenida José María Paz 1, 25 de Mayo, 9 de Julio, San Miguel, Avenida Jesús Díaz y Heredia; Tucumán

Años: 1835 y 1870 (fundación 1° y 2° ingenio); c. 1880 (chalet Méndez y capilla); 1896 (refinería); 1932 (chalet Paz)

Autores: Arq. Eduardo Sauze (proyecto chalet Paz); Sollazzo Hnos. (construcción chalet Paz)

El ingenio "Concepción" fue fundado en 1835 por el *pioneer* Juan José García, pasando en 1870 a manos de los hermanos Méndez. En 1887 lo adquiere su sobrino Alfredo Guzmán, impulsor de una reglamentación de asistencia social ligada al socialismo cristiano, inaugurando escuelas, biblioteca y hospital. En 1902 se conforma la Compañía Azucarera Concepción, incorporándose como socios Manuel J., Manuel N. y Alberto Paz. Situado en la estratégica cuenca del río Salí, el establecimiento se benefició con el Canal El Bajo y la traza ferroviaria, transformándose en una de la grandes industrias modernas del mundo. En 1896 contó con la primer refinería provincial de azúcar pilé con maquinaria de la casa francesa Cail & Fives-Lille. El ingenio se formó primitivamente alrededor de un patio de labor que nucleaba las instalaciones y vivienda del propietario (5). Este ámbito pasó a denominarse patio de laboratorio al transformarse en la primera explotación concebida con principios

7


8


9


10

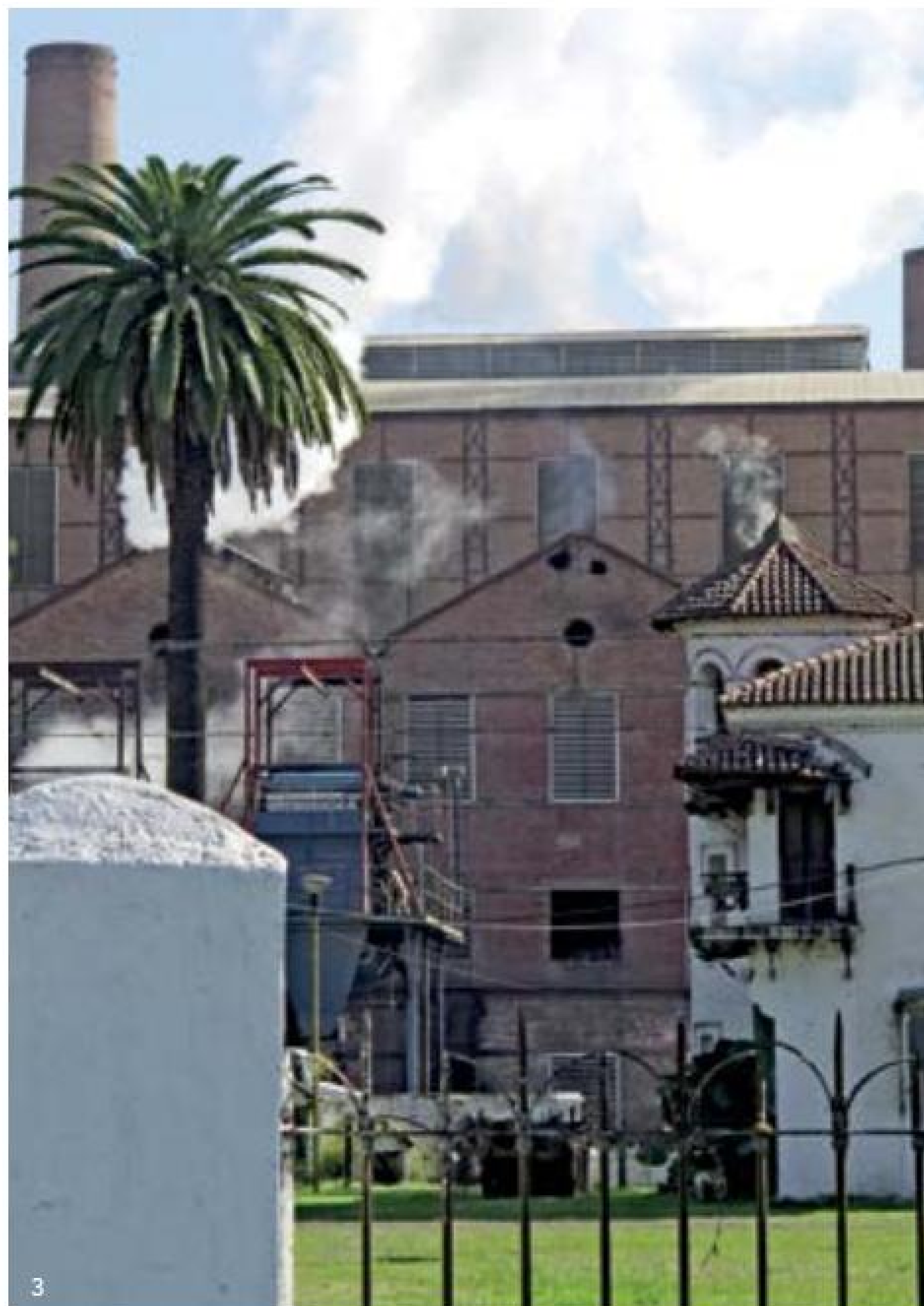
científicos; entre 1876 y 1881 el ingeniero inglés Guillermo J. Hill había instalado allí trapiches a vapor de la firma Fawcet, Preston & Co. de Liverpool. En 1944 contaba con trapiches marca Dorr y centrífugas Roberts, y 65 km. de vías Deucaville. A inicios de la década de 1880 se encontraban ya edificadas la capilla (1/3) y la residencia de Juan Crisóstomo Méndez (7 a 10), enfrentadas a la fábrica en torno al patio de labor. Es una *villa* palladiana de dos plantas cuya fachada sur se abre sobre el patio mediante ventanales de arcos apuntados y un gran torreón con pináculos que remite a la arquitectura fortificada del medioevo europeo (9). La fachada norte presenta *loggias* con balaustradas de inspiración clasicista y goticista, abiertas sobre un jardín previo que se integra al gran parque circundante, al que abren sus visuales las habitaciones del piso alto (7/8/10). A escasos metros, separados por centenarios ficus de la India obsequiados por el presidente Roca, se emplaza el chalet pintoresquista de José María Paz (2/4), proyectado por Eduardo Sauze. Otra vivienda de transición entre el tipo rural poscolonial y la arquitectura italianizante (6), englobada dentro del parque, completa un pequeño catálogo de distintas tipologías residenciales representativas de los siglos XIX y XX. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

INGENIO "BELLA VISTA"



1


2


3


4


5

Ubicación: Avenida Juan XXIII e/ Mendoza, 17 de Octubre y Kennedy, Bella Vista, Tucumán

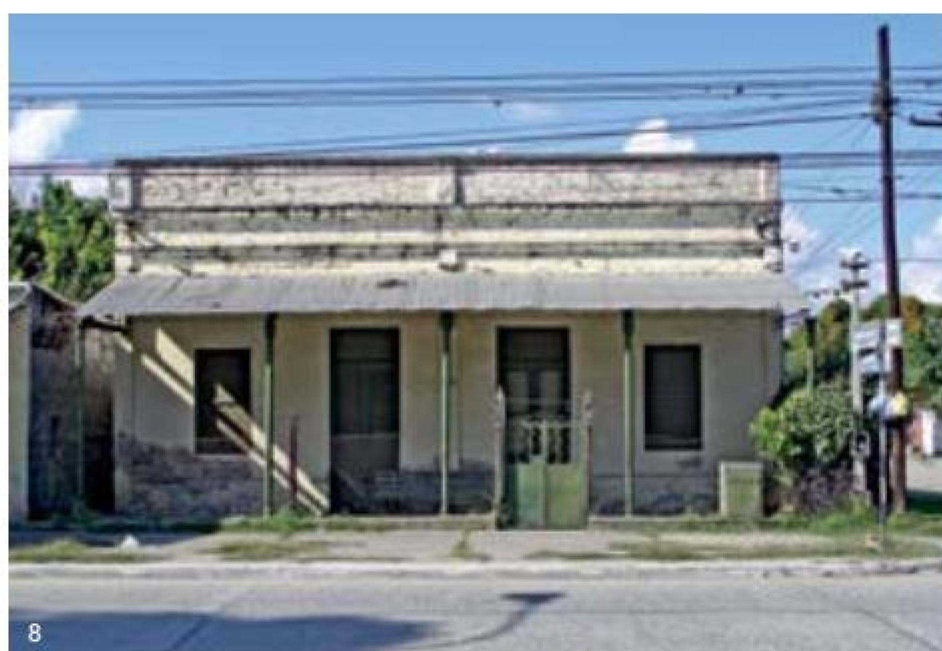
Años: 1882 (fundación); 1908 (1° chalet); c. 1890 (parque); 1903 (refinería); 1937-1938 (chalet actual y casas obreros permanentes); 1938-44 (club social, hospital, estadio, 300 casas)

Autor: Arq. Manuel Luis Graña (Chalet)

El ingenio "Bella Vista" fue fundado por los hermanos españoles José y Manuel García Fernández, quienes se iniciaron en la actividad tabacalera hacia 1875, lo que les permitió adquirir tierras en 1880 y establecerse dos años más tarde con su incipiente fábrica azucarera, en la que instalaron un trapiche francés a vapor. La Compañía Azucarera "Bella Vista" se instaló en Famaillá, segundo centro provincial en importancia, alcanzando similar superficie cultivada que el histórico departamento Capital-Cruz Alta. Se afirma que la mano de obra inicial fueron indios ranqueles capturados en la Campaña del Desierto, enviados a Tucumán como agricultores y recluidos en cuadros. También fue escenario protagónico de las luchas obreras de los años 60 y 70 –pues formó parte del listado de establecimientos intervenidos por la dictadura de Onganía– y de la resistencia organizada contra el cierre de sus actividades, que tuvo como víctima al sindicalista de la FOTIA Atilio Santillán, asesinado en 1976.


6


7


8


9

Por otra parte, hacia los años 40, cuando la firma ya pertenecía desde 1923 a la Sociedad José Minetti y Cía., el ingenio tuvo una reforma radical que en gran medida le otorgó su imagen actual, incorporando hacia 1938 un trapiche Fulton, el de mayor potencia en el mundo. Asimismo se edificaron el hospital San Luis, el Club Social de Empleados y Obreros y el estadio con canchas de palitroque, bochas, básquet y un gimnasio infantil. Su actividad contó además con destilería, fábrica de vinagre de alcohol, molino de arroz y fábrica de cigarros. Un eje principal con *boulevard* organiza el conjunto de la enorme fábrica (3 a 5), el gran chalet californiano proyectado por el tucumano Manuel Graña –rodeado de un gran parque con hermosos ejemplares de araucarias y palmeras washingtonias (3/7/9)–, la iglesia (2), la estación García Fernández (1) y el resto de las instalaciones sociales y deportivas. Es uno de los ingenios que preserva mayormente todas las piezas que lo conformaron como pueblo azucarero, especialmente los conjuntos de viviendas para empleados permanentes (6/8), reedificados en ladrillo siguiendo el ancestral tipo criollo del rancho con galería, como puede verse en la casa de doña Salvadora Molina (6), nacida y criada en el ingenio. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

INGENIO "LA PROVIDENCIA"


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Córdoba del Tucumán s/Nº, Río Seco, Monteros, Tucumán

Años: 1882-1884 (fundación)

"La Providencia" está ubicado en el sureño departamento de Monteros, que históricamente representaba el cuarto en importancia en el área cultivada. Fue fundado por la firma Córdoba del Tucumán SA entre 1882 y 1884, y actualmente pertenece a ARCOR. Su desarrollo, como todos los establecimientos azucareros en su etapa de despegue, está íntimamente ligado al ferrocarril, que posibilitó conectar los centros de producción con los de consumo; en este caso se conectó mediante un desvío ferroviario construido por el ingenio con tendido Decauville, con vagonetas para el traslado hasta la estación. A principios del siglo XX fue pionero en brindar asistencia médica, junto con "Esperanza" y "Bella Vista". Sobre el *boulevard* de ingreso, que remata en la gran fábrica de estilo monumentalista con murallones de piedra y ladrillo (3/7), se ubica la capilla (4) y la casa del sacerdote (5), y sobre el camino paralelo a la fábrica, las viviendas (1/8). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).


7


8

ANTIGUA ESTACIÓN SANTIAGO DEL ESTERO DEL FERROCARRIL DE BUENOS AIRES Y ROSARIO (FERROCARRIL GENERAL MITRE)

ACTUAL *FORUM* SANTIAGO

1


2


3


4

Ubicación: Perú 510 y Avenida Alvear, Santiago del Estero, Santiago del Estero

Años: 1891; 2012 (inauguración *Fórum*)

Autores: Estudio B4FS (Bares, Bares, Bares, Becker, Ferrari y Schnak) (proyecto *Forum*)

El edificio yuxtapone la estación de pasajeros *Beaux Arts* con la tecnología inglesa de hierro fundido de una magnífica estructura de dos naves, hoy desaparecidas. El cuerpo de la estación, en mampostería con revoque "piedra París", presenta una ecléctica combinación de arcos con dinteles rectos, tratamiento de almohadillado y balaustres rematando las cornisas. Su composición simétrica articula elementos en torno al cuerpo central de dos niveles del hall de la estación, donde se destacan las boleterías y las columnas de hierro fundido de A. Handyside & Co. Ltd., con la vivienda del encargado en la planta alta; a ambos lados de éste se organizan dos cuerpos bajos de oficinas, mientras la entrada se remarca con un pórtico avanzado que hace de balcón para las habitaciones nobles del piso superior, acentuando el eje compositivo (1). En 2012 la antigua estación fue restaurada y refuncionalizada como Centro de Convenciones (2 a 4). **Rodolfo Legname**. (Fotos: Cristián León).

ANTIGUA ESTACIÓN JUJUY DEL FERROCARRIL CENTRAL NORTE (FERROCARRIL GENERAL BELGRANO)

ACTUAL COMPLEJO CULTURAL VIEJA ESTACIÓN





Ubicación: Avenida Fascio y Gorriti, San Salvador de Jujuy, Jujuy

Años: 1901-1903

Autor: Luis Stremiz y cia. (construcción)

El Ferrocarril Central Norte llega a Tucumán en 1876, con el objetivo de abrir una vía comercial hacia Bolivia. La tipología del edificio responde a la de las estaciones ferroviarias de paso, con dos sectores longitudinales definidos: el destinado a salas de espera y oficinas administrativas y la zona de andenes; una característica particular de su emplazamiento deja al andén por debajo del nivel de vereda. La fachada responde al Academicismo francés, y está compuesta por tres sectores: un volumen central más alto ubicado en el eje y modulado en tres tramos, cubierto con una mansarda con buhardilla, ventana resaltada en el centro, dos ojos de buey y crestería superior; a ambos lados se extienden dos cuerpos más bajos con cubierta plana, modulados en cinco tramos; los vanos centrales tienen dinteles rectos y los extremos arcos de medio punto (1). El andén central está cubierto por una estructura de hierro y chapa a dos aguas (2/3). **María F. Díaz** e **Inés Pemberton**. (Fotos: Inés Pemberton).

INGENIO "LEDESMA"





Ubicación: Ledesma, Jujuy

Años: 1830 (fundación); 1876 (primera modernización); c. 1890 (sala); c. 1940 (ampliaciones y otras construcciones)

Autor: Arq. Alberto Marschall (proyecto atribuible ampliaciones c. 1940)

En 1830 la familia salteña Ovejero funda un primer ingenio manteniendo su propiedad hasta 1911, siendo su último dueño David Ovejero, quien fuera elegido gobernador de Salta en 1904 y encargara en 1913 la construcción de la célebre Galería Güemes de Buenos Aires (ver Banca y Comercio). En 1914 Enrique Wollmann funda la Sociedad *Ledesma Sugar Estates and Refining Company Limited*, desempeñándose como su presidente e iniciando una nueva era de modernización. En su origen el ingenio contó con un trapiche con cilindros construidos con maderas autóctonas de los bosques subtropicales del Noroeste argentino. En 1876 Sixto y Querubín Ovejero ya habían modernizado la primitiva fábrica encargando maquinaria de la Casa Fawcett, Preston & Cía., que fue instalada por el ingeniero Guillermo Hill, quien llegó acompañado por Rogelio y Manuel Vickers. En 1890 ya contaba con importantes instalaciones que incluían una destilería, las que hacia 1940 fueron ampliadas por

4


5


6

modernas construcciones de última generación y gran capacidad técnica, conformadas por cinco naves paralelas de diferentes niveles y dimensiones, con grandes cerchas metálicas y cubiertas a dos aguas con muros de construcción en seco –incluyendo una gran destilería–, situación que la colocó entre las más importantes del mundo (3/5). A diferencia de las fábricas azucareras tucumanas, los establecimientos salteños y jujeños tuvieron un desarrollo característico de las grandes propiedades latifundistas, extendiendo sus cultivos a más 13.000 ha. y diversificando sus actividades a la producción de alfalfa, banana, cítricos y explotación forestal regada por una vasta red de diques y canales. Contó con 9 escuelas, centro deportivo, biblioteca, hospital, farmacia y laboratorio, así como una colonia de vacaciones en Tilcara. Su patrimonio arquitectónico exhibe dos grupos estilísticos de gran valor: la "sala" o residencia patronal –una monumental edificación de líneas académicas conformada por grandes *loggias* a la italiana organizando su extensa fachada con columnatas (4/6)– y otro de líneas neocoloniales, que presenta una variante estética con galerías y terrazas con arquerías de vertiente californiana y techados de teja española (1/2). **Sergio López Martínez**. (Fotos: 1/2 y 4 a 6: Cortesía Ingenio Ledesma // 3: AGN).

INGENIO “LA ESPERANZA”

1



2



3

Ubicación: La Esperanza, San Pedro, Jujuy

Años: mediados del siglo XIX (fundación ingenio); 1883 (refundación y modernización); 2013 (reinauguración)

Un capítulo importante del desarrollo económico y socio-cultural de Jujuy se debe a la obra emprendida por el inglés Rogelio Leach y sus hermanos, quienes realizaron una extensa labor productiva durante más de medio siglo en la provincia. Llegado hacia 1876, pronto se convirtió en promotor de obras vitales de infraestructura como asfalto, energía, minería, explotación forestal y riego. Su mayor aporte fue en la industria azucarera, refundando en 1883 junto a la familia de Miguel Aráoz el Ingenio “La Esperanza”, uno de los más importantes de la región (1). Este gran complejo industrial, al que en 1901 llegara el ferrocarril estatal, estuvo dotado con la más moderna maquinaria inglesa de la firma Fawcet, Preston & Co. de Liverpool, e incluía diversos edificios para sus trabajadores, como escuelas, almacenes, viviendas y un centro recreativo de impronta italianizante (2/3). Luego de años de abandono, el ingenio fue reinaugurado en 2013 para toda la comunidad. **Alejandro Gregoric**. (Fotos: 1/2: AGN).

ANTIGUO INGENIO AZUCARERO "LAS PALMAS DEL CHACO AUSTRAL"



1


2


3


4


5

Ubicación: Ruta provincial N° 56, Río Paraguay, Las Palmas, Departamento Bermejo, Chaco

Años: 1882 (administración); 1882-1886 (núcleo primigenio fábrica); 1885 (usina); 1889 (escuela)

El ingenio "Las Palmas" fue fundado en 1882 por los hermanos irlandeses Richard y Charles Hardy a partir de la concesión que el gobierno les otorgó sobre el Río Paraguay, en el entonces Territorio Nacional del Chaco. En su conformación se entrecruzan, con luces y sombras, el proyecto económico e inmigratorio europeísta del 80, la Ley de Colonización, las luchas obreras de principios del XX, y la realidad periférica a la que fueron confinados los pueblos originarios del Gran Chaco, mano de obra en las tareas allí desempeñadas, que se extendieron además al rubro agrícola, textil, maderero y papelero. En la actualidad se preserva en estado crítico apenas un sector de sus vastas instalaciones: la llamada Casa Grande (3/4), la administración (1/2) y otros anexos (5); las tareas de recuperación emprendidas por la Comisión "Recuperemos juntos la Casa Grande" y el Instituto de Cultura ameritan su inclusión en este inventario. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Gustavo Acosta Pérez Colodrero y Ricardo Fuentes).

ANTIGUA BODEGA "EL PARQUE"

ACTUAL COMPLEJO ENOTURÍSTICO "ANTIGUA BODEGA"


1


2



3


4


5


6

Ubicación: Salta 782, San Juan, San Juan

Años: 1918-1929

La "Antigua Bodega" es un excelente ejemplo de arquitectura ladrillera conformada por una gran nave de amplias dimensiones, con refuerzos laterales de pilares de ladrillo para recibir los empujes de las grandes cerchas metálicas de la cubierta; su estructura antisísmica le permitió sobrevivir al terremoto de 1944, transformándose en un verdadero hito histórico para la provincia (1 a 4). El origen del establecimiento se remonta a 1918 y desde hace varias décadas pertenece a la familia Chirino, que la restauró en 1994 transformándola en un complejo que reúne diversas funciones productivas, culturales, gastronómicas y enoturísticas, albergando una galería de arte, el restaurante "Cepas Doradas", las cavas del subsuelo, grandes piletones de fermentación de la uva (5/6) y un museo de sitio con maquinarias, prensas, bombas, herramientas de trabajo, toneles y carretas para transporte. Actualmente se encuentra integrada a la llamada "Ruta del Vino". **Sergio López Martínez**. (Fotos: Inés Estévez).

ANTIGUA BODEGA AUBONE







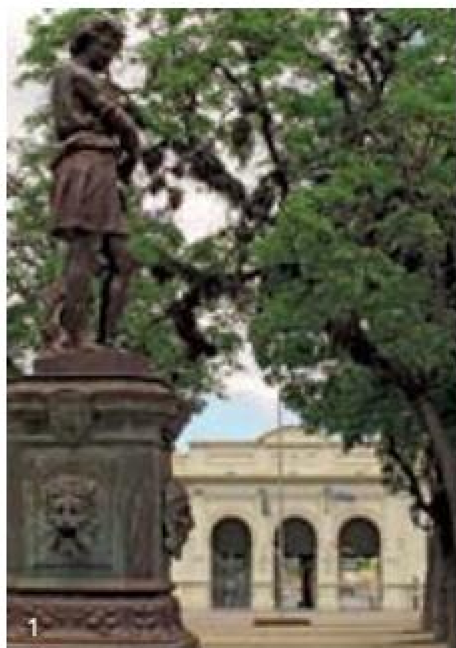
Ubicación: General Acha y San Francisco del Monte, San Juan, San Juan

Año: c. 1916

Este antiguo establecimiento, actualmente integrado al casco urbano de la capital sanjuanina, fue construido hacia fines de la década de 1910 por los hermanos Saúl y Gonzalo Aubone Roldán, el primero de ellos casado con María Luisa Luraschi Graffigna, en cuyo homenaje se bautizara la gran casa patronal lindera a la bodega (1) edificada pocos años después (ver en capítulo de Vivienda). Sus calidades constructivas le permitieron sobrevivir al terremoto de 1944, funcionando como bodega hasta 1989 y preservándose además, como parte integral del conjunto, los escritorios de la administración. Sus tres naves sucesivas (3/4), unificadas formalmente mediante estilemas manieristas de frontones y óculos (2), están erigidas con el tradicional sistema de anchos muros portantes de adobe de 60 cm. de espesor, con refuerzos de ladrillo y revocados con enlucidos de barro y paja; las cubiertas con tirantería de madera son de origen inglés. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Inés Estévez).

ANTIGUA ESTACIÓN CATAMARCA DEL FERROCARRIL CENTRAL CÓRDOBA (FERROCARRIL GENERAL BELGRANO)

ACTUAL CENTRO ADMINISTRATIVO Y CULTURAL MUNICIPAL


1


4


2


3


5

Ubicación: Rioja 631, San Fernando del Valle de Catamarca, Catamarca

Años: 1889; 2001 (refuncionalización)

Autor: Arq. Domingo Offredi

Formando parte del conjunto de la Plaza 25 de Agosto y su fuente centenaria (1), la antigua estación representa un valioso legado cultural de la ciudad. Diseñado por Domingo Offredi –discípulo del renombrado arquitecto Luis Caravati–, el edificio se adapta ingeniosamente a las exigencias propias del terreno. La diferencia de nivel respecto de la vereda es salvada por una escalera en el vestíbulo que desciende al andén, dotado de extensas galerías de hierro (5). La iluminación de los locales fue resuelta en planta baja mediante ventanas a la altura del basamento, y en el primer piso con amplios ventanales (2). La portada compuesta por tres arcos con pilastras y un remate curvo concentra toda la carga ornamental de la fachada de impronta italianizante (4). Recuperada como centro administrativo y cultural, su pinacoteca alberga importantes obras de artistas locales, como "El Carnaval" del pintor Luis Varela Lezana (3). **Alejandro Gregoric**. (Fotos: 1/2/4/5: Sergio López Martínez).

ESTACIÓN GENERAL GUTIÉRREZ DEL METROTRANVÍA

ANTIGUA ESTACIÓN GENERAL GUTIÉRREZ DEL FERROCARRIL GRAN OESTE ARGENTINO (FERROCARRIL GENERAL SAN MARTÍN)


1



3


4


2


5


6

Ubicación: Uriburu y Juan Giol, Maipú, Mendoza

Años: c. 1900; 2011-2012 (restauración)

En su camino hasta la capital mendocina el Ferrocarril Gran Oeste Argentino construyó numerosas estaciones intermedias, fomentando el desarrollo de nuevos poblados que crecían al ritmo del comercio vitivinícola. Bajo lineamientos funcionales simples, el conjunto ferroviario exhibe una pequeña estación de estructura ladrillera con techo a dos aguas y tejas francesas (1), con una galería de madera provista de cenefas decorativas en todo su perímetro (3/4). Tanto la cabina de señales (2) como los refugios cuentan con las mismas características constructivas (5), exceptuando los tanques de agua de hierro fundido (6). El complejo cobró mayor importancia a comienzos del siglo XX, partiendo de allí un nuevo ramal a Luján de Cuyo y una conexión con el Ferrocarril Trasandino. Desde 2012 la estación es cabecera del Metrotranvía de la ciudad, una red de transporte público único en Latinoamérica que utiliza el tendido ferroviario existente. **Alejandro Gregoric**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ESTACIÓN MENDOZA DEL ANTIGUO FERROCARRIL GRAN OESTE ARGENTINO (FERROCARRIL GENERAL SAN MARTÍN)

ACTUAL CENTRO DE CULTURA


1



2


3

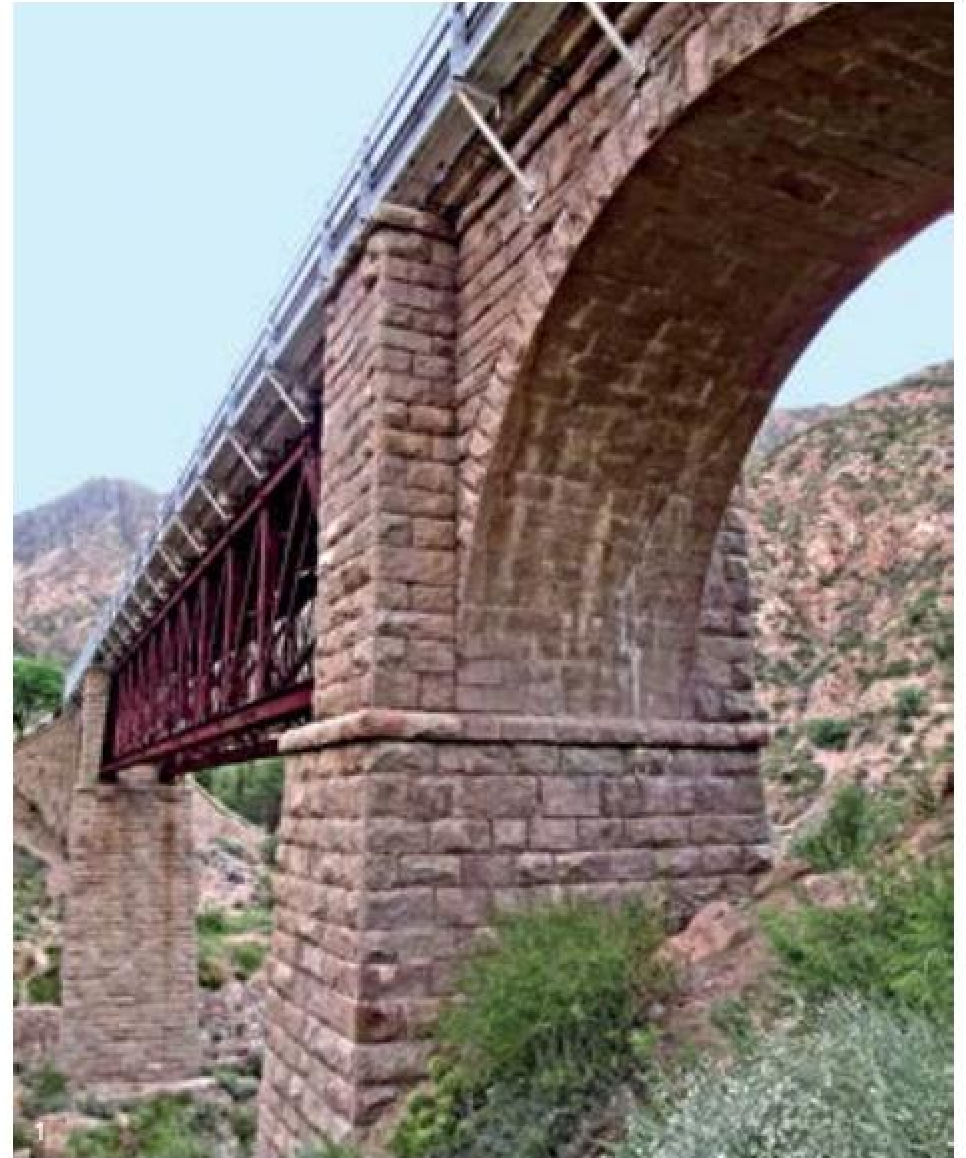
Ubicación: Avenida Las Heras 750, Villalonga y Perú 1520, Mendoza, Mendoza

Años: 1888 (estación); 1895-1896 (administración y contaduría); 1908 (oficinas de tráfico); 1920 (ampliación oficinas de tráfico)

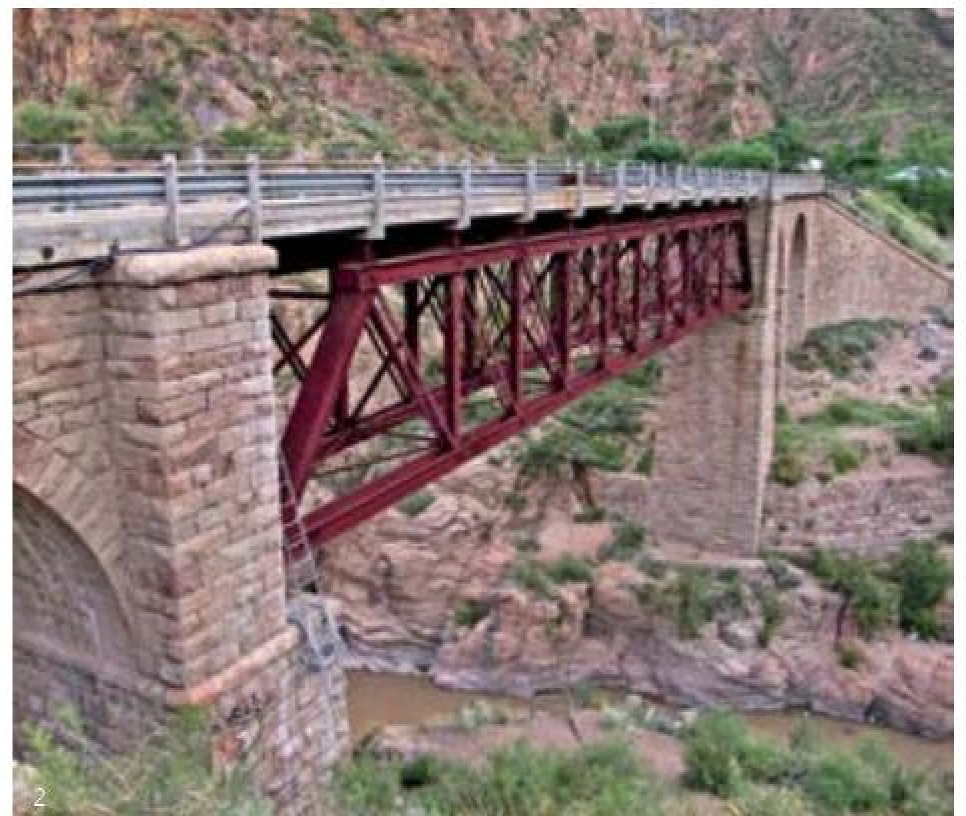
Construido con recursos estatales –e inaugurado en persona por el presidente Julio Argentino Roca en 1885–, el Ferrocarril Andino buscaba conectar a las provincias cuyanas con la red ferroviaria nacional mediante la extensión de un ramal desde el puerto de Rosario; apenas dos años después, su sucesor Juárez Celman lo transfiere a manos inglesas, transformándose en el Ferrocarril Gran Oeste Argentino, y desde 1907 en el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico. La afrancesada estación de pasajeros fue destruida por un incendio, aunque se preservan la cubierta de dos naves del andén sostenida por columnas de fundición (4), así como los refugios, el puente peatonal y la casilla de señales (5), entre otros galpones e instalaciones secundarias. Completa el conjunto ferroviario un grupo arquitectónico pintoresquista de cuño inglés y excelente calidad constructiva, que encastra dos edificios ladrilleros en torno a un patio interno de grata espacialidad y múltiples ingresos en sus tres frentes. El primero


4

PUENTE FERROVIARIO DEL ANTIGUO FERROCARRIL GRAN OESTE ARGENTINO (FERROCARRIL GENERAL SAN MARTÍN)


1


5


2

de ellos, que cumpliera funciones administrativas como oficinas de tráfico, presenta un extenso desarrollo longitudinal frente a los rieles, con sus amplios faldones de tejas ritmados por chimeneas, frontones con falsos *pan de bois* y patios ingleses entre las columnas de madera de las galerías (2). La administración y las oficinas de tráfico están ubicadas sobre la esquina de Las Heras y Perú, en donde se incorpora un arco de acceso al patio interior común; en él se destaca la ondulante secuencia de *bay windows* flanqueando sombreadas galerías y antejardines cercados con verjas de hierro (1/3). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

Ubicación: Ruta Provincial N° 82, Cacheuta, Mendoza

Año: 1891

Enclavado paisajísticamente en los desfiladeros del río Mendoza, el puente de Cacheuta presenta una estructura central de estética ingenieril y manufactura inglesa combinada con arquerías inspiradas en los antiguos acueductos romanos, aquí materializadas en piedra y ladrillo. **Sergio López Martínez.** (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA ESTACIÓN MENDOZA DEL FERROCARRIL TRASANDINO

ACTUAL ARCHIVO GENERAL DE LA PROVINCIA DE MENDOZA

1


2



3

Ubicación: Belgrano y Sargento Cabral, Mendoza, Mendoza

Años: 1891 (inauguración estación); 2002 (refuncionalización); 2009 (inauguración AGP)

Autores: Dirección de Patrimonio Cultural: Arqs. Mercedes Castro, Emanuel Fernández, Federico Cohen y Silvia Salustro (refuncionalización y ampliación)

El Archivo General de la Provincia ocupa desde 2002 el antiguo edificio de la Estación Terminal del Ferrocarril Trasandino, inaugurado en 1891 junto con el primer tramo hasta Uspallata. Con la apertura del túnel de Las Cuevas en 1910, se vincularon finalmente mediante una vía de trocha angosta las ciudades de Mendoza, en Argentina, y Los Andes, en Chile. El edificio, de fachada academicista (1/2), corresponde al tipo de estaciones "de punta", pues sus vías remataban en la galería posterior. Luego del cese como edificio de pasajeros en 1944, diversas fueron las actividades que allí se sucedieron hasta su refuncionalización como AGP. Mientras los espacios originales albergaron los nuevos usos requeridos, se planificó la construcción de un depósito contiguo de líneas contemporáneas para resguardar los documentos históricos (3). La intervención materializada en 2009 se distingue por el buen diálogo entre lo antiguo y lo moderno. **Graciela Moretti**. (Fotos: 1: AGN // 2/3: Graciela Moretti).

ANTIGUA ESTACIÓN DE TRANVÍAS DE LA COMPAÑÍA DE ELECTRICIDAD DE LOS ANDES

ACTUAL ENTE PROVINCIAL REGULADOR ELÉCTRICO

1





Ubicación: Avenida San Martín 285, Mendoza, Mendoza

Años: 1912 (inauguración servicio); 1926 (inauguración edificio); 1998 (refuncionalización EPRE)

Autor: Ing. Carlos Silvestri (empresa constructora)

En 1912 se inauguró en Mendoza el servicio de tranvías eléctricos que vinculó los departamentos de Capital, Godoy Cruz, Las Heras y Guaymallén. La empresa de Luz y Fuerza encomendó al ingeniero Carlos Silvestri la realización de las obras para instalar la terminal sobre la principal avenida de la ciudad. Se construyeron primero los garajes y talleres para resguardar y reparar los tranvías, y luego los edificios administrativos; mientras los primeros respondieron al tipo de arquitectura utilitaria construida con montaje en seco (3), el edificio de oficinas se caracterizó por un lenguaje clásico con fachada articulada por ornamentos y pilastras (1/2). Hacia 1940 la red tranviaria, a cargo de la Compañía de Electricidad de los Andes, contaba con siete circuitos. En 1966 el tranvía dejó de funcionar. Sólo en el interior del antiguo predio se conservan algunos escasos metros de los 36 kilómetros de vías que tuvo el tranvía mendocino. **Graciela Moretti**. (Fotos: Sergio López Martínez).

ANTIGUA BODEGA MODELO DE LA ESCUELA NACIONAL DE VITIVINICULTURA

ACTUAL ENOTECA DE LAS ARTES

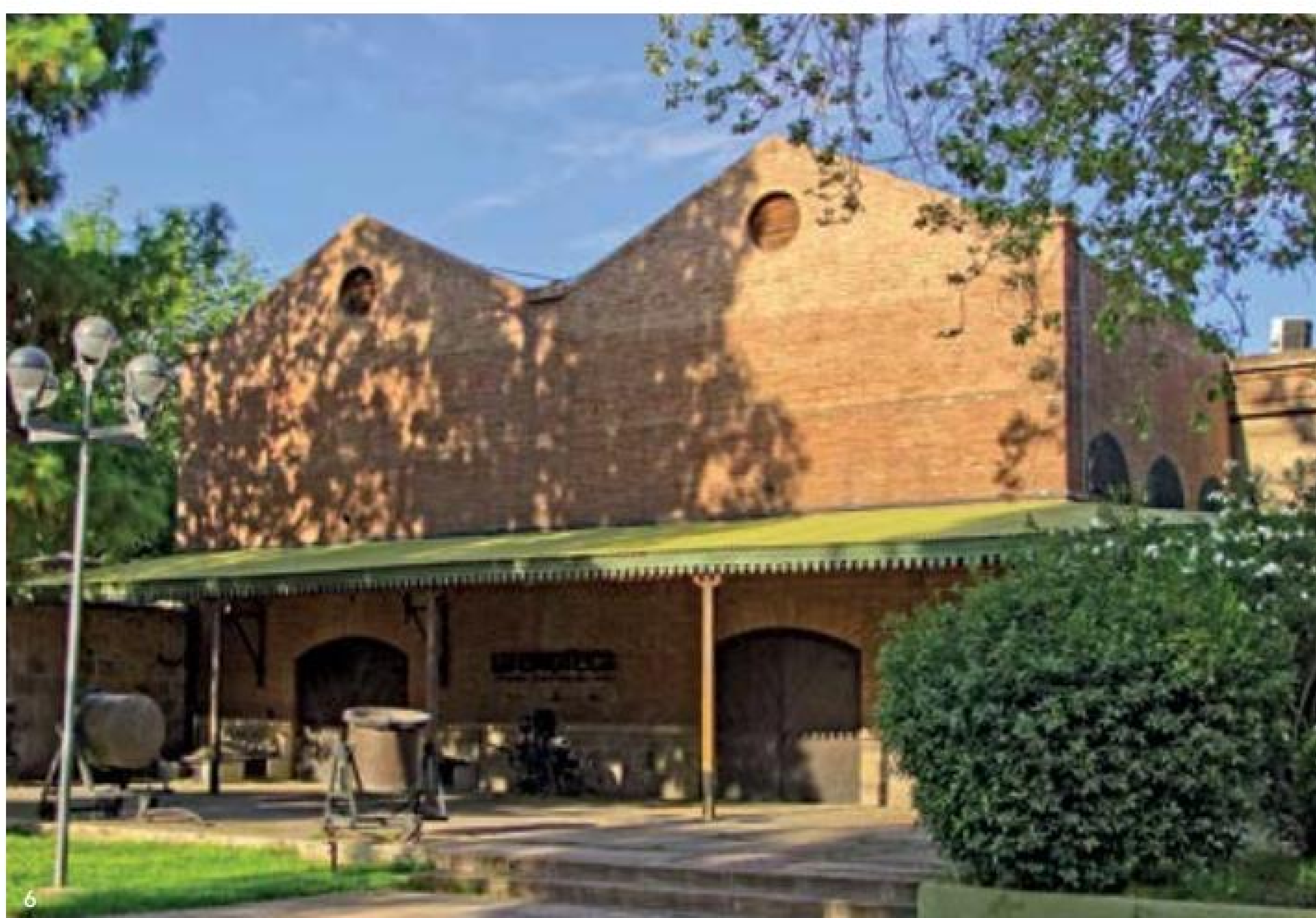

1


2


3


4


5


6

Ubicación: Peltier 611, Mendoza, Mendoza

Años: 1904 (inauguración bodega modelo); 1913-1917 (ampliación); 2002-2006 (refuncionalización)

Autores: Dirección General de Arquitectura del MOP (proyecto ampliación); D. Bustamante y Cía. (construcción ampliación)

Durante la gestión del ingeniero Domingo Simois al frente de la Escuela Nacional de Vitivinicultura se puso en funcionamiento la Bodega Modelo de la institución. Se siguió el modelo de las bodegas tradicionales de la región, aquellas cuyas fachadas remiten a la arquitectura de los templos clásicos, con frontones triangulares y óculos (1/5/6). Al trasladarse la Escuela, sus instalaciones fueron transferidas a la Bodega Giol, tomando de allí su denominación más difundida: Enoteca Giol. Al privatizarse Giol –y tras varios años de abandono–, el gobierno provincial cedió el edificio al Fondo Vitivinícola de Mendoza, que encaró un ambicioso proyecto de refuncionalización y restauración. Con la creación de la Enoteca, Centro Temático del Vino, sus espacios adquirieron un uso apropiado; en ellos se homenajea a los primeros viticultores y enólogos formados en la provincia, aquellos que sentaron las bases científicas de la industria del vino. **Graciela Moretti**. (Fotos: Sergio López Martínez).

CLUB TAPIZ

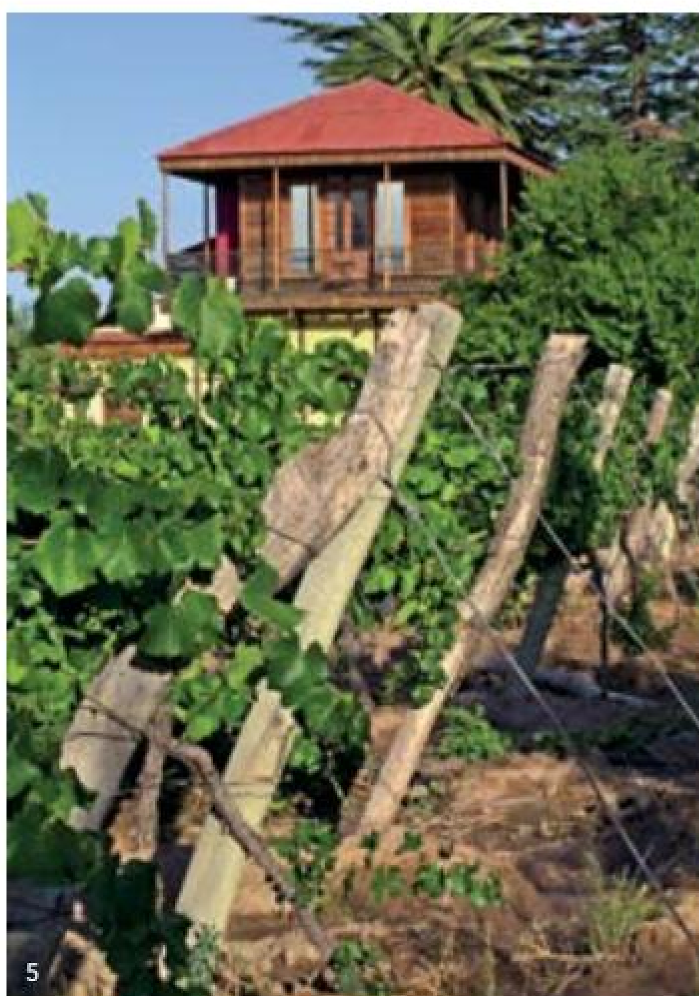
ANTIGUA BODEGA "DON JAVIER"


1


4


2


3


5


6

Ubicación: Pedro Molina s/n, Maipú, Mendoza

Año: 1890

Este establecimiento, que perteneciera a los Navarro Correas, aún conserva sus viñedos como marco natural de su arquitectura, fusionada con magistral encanto y sencillez al bello paisaje cordillerano. Su casa patronal se integra con hábil sabiduría a las naves de la bodega mediante un patio en "U" que compartimenta el espacio doméstico del productivo, disponiéndose para ello de un cerco de pilares y verjas con portal de hierro (4). En uno de sus extremos sobresale un mirador de madera –hoy restaurante (5/6)–, conectado mediante una escalera caracol a una galería en "L" que articula un cuerpo bajo de adobe actualmente destinado a hotelería del Club Tapiz. Sus valores históricos han sido enriquecidos gracias a una lograda intervención contemporánea que ha preservado una cava con sus barricas de roble (1), integrada al recinto conocido como *Pour la Galerie*, artísticamente intervenido por un mural de Sergio Roggerone (2/3). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

MUSEO NACIONAL DEL VINO Y LA VENDIMIA / BODEGA GIOL

ANTIGUA BODEGA "LA COLINA DE ORO"


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Carril Ozamis 783 y Dionisio Herrero, Maipú, Mendoza

Años: c. 1900 (primeras naves de la bodega); 1908 (chalet Giol); 1910 (chalet Gargantini)

Autores: Antonio Gnello (primeras naves); Empresa Mignani-Ciancio (chalets).

Monumento Histórico Nacional (1999)

En 1896 los italianos Juan Giol y Gerónimo Bautista Gargantini fundan la bodega "La Colina de Oro". Al poco tiempo cada socio construye dentro del predio su residencia particular; más tarde Gargantini se retira de la sociedad y, posteriormente, Giol también vende sus acciones y regresa a Italia. Para facilitar el traslado del vino y su posterior distribución a los mercados se construye un vinoducto de 1.700 metros. En 1954 el gobierno provincial adquiere el 51% de las acciones, y a fines de los años 80 la empresa se privatiza y el predio de 44 ha. se subdivide. Por un lado queda el sector industrial con los 22 cuerpos de bodega de diversas épocas y tecnologías, la chimenea de ladrillo, la alcoholera y la tonelería (2/3/5/7), y por el otro los chalets y sus jardines, que pasan al municipio de Maipú (4/6). Uno de ellos, el Gargantini, alberga hoy al Museo de la Vid y el Vino (6). **Graciela Moretti**. (Fotos: 1/3/5: AGN // 2/6/7: Sergio López Martínez // 4: CEDODAL).


GIOL

BODEGA "LA RURAL" Y CAVAGNARO / MUSEO DEL VINO

ANTIGUA BODEGA RUTINI CAVAGNARO


1


2



3


4


5

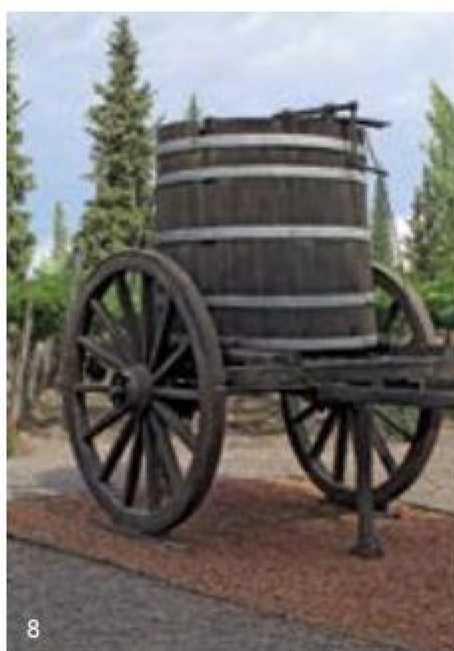

6

Ubicación: Montecaseros 2625, Maipú, Mendoza

Año: 1885

Este histórico establecimiento vitivinícola del partido de Maipú fue fundado por la firma familiar conformada por los inmigrantes de origen italiano Ángel Cavagnaro y Felipe Rutini, quienes siendo cuñados y socios levantaron sendas casas patronales dentro del ámbito productivo de la bodega; ambas residencias, que aún se preservan, presentan una organización funcional de planta en doble "T" con galerías en sus frentes, resueltos con sencillas y austeras líneas arquitectónicas (5/6/7/11). En ellas se combinan elementos propios de la tradición constructiva local –galerías, muros de adobe, cielorrasos de caña y columnas de madera– con otros de influencia italianizante complementados con elaborados detalles provenientes de la arquitectura ferroviaria inglesa, visibles especialmente en las cresterías y cenefas de producción seriada con las que están resueltas las terminaciones de sus cubiertas inclinadas, muy elaboradas en cuanto a formas y detalles en la casa Cavagnaro


7


8


9


10


12


11


13

(5) –todavía en manos de la familia–, más alejada del resto de las instalaciones principales. Este bodeguero construiría más tarde su propio complejo productivo, actualmente adquirido por la Bodega "Trapiche" (ver en este capítulo). El sector de los antiguos galpones se organiza en torno a un patio de labores, en cuyo lado posterior se ubica la antigua residencia Rutini, hoy destinada a funciones administrativas; están construidos con muros portantes de adobe y cubiertas de cerchas de madera hachuelada y cielorraso de cañizo. Los galpones históricos (4/10/12/13) –entre los que sobresale el que alberga los toneles de roble– han sido transformados actualmente en inmensos contenedores museísticos que exhiben un extraordinario patrimonio mueble, que reúne testimonios invaluables de la historia vitivinícola regional. Su acervo, debido al trabajo inestimable iniciado en 1945 por Rodolfo Reina Rutini, fue ampliándose a través del tiempo, siendo especialmente complementado con el aporte de objetos adquiridos en los años 70 debido al cierre de establecimientos, producto de la crisis que la actividad sufriera por entonces; sobresale la colección de carruajes, carros y coches (1/2); de maquinarias y toneles (3/8/9/13), e incluso piezas de la época preindustrial. **Sergio López Martínez.** (Fotos: Sergio López Martínez).

BODEGA "TRAPICHE"

ANTIGUA BODEGA CAVAGNARO


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Nueva Mayorga s/N°, Coquimbito, Maipú, Mendoza

Años: c.1928 (inauguración); 2008 (restauración)

Autores: Arqs. Adolfo Mallea y Matilde de Román (restauración)

Ángel Cavagnaro instaló su propio establecimiento a pocos metros de la estación Coquimbito, posición estratégica junto a la vía principal del ferrocarril Buenos Aires al Pacífico que le permitió traer uvas desde sus fincas y distribuir los vinos a todo el mercado. La Bodega Cavagnaro es considerada uno de los ejemplos más relevantes de la arquitectura del vino. Por las características de las envolventes del cuerpo de elaboración, realizadas en ladrillo visto, pertenece al modelo de bodegas-palacio, y sus fachadas reflejan el lenguaje y proporciones de los palacios florentinos (1 a 3). Luego de varios años de abandono el conjunto fue restaurado por sus nuevos dueños, la Bodega Trapiche, devolviéndole la cuidada intervención el protagonismo perdido. Se recuperaron los espacios exteriores, las envolventes y elementos valiosos de sus interiores (4 a 7): sus solados de adoquines de quebracho y las piletas de fermentación de cemento armado. **Graciela Moretti**. (Fotos: 1: Graciela Moretti // 2 a 7: Sergio López Martínez).


7

OLIVÍCOLA LAUR Y MUSEO DEL OLIVO


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Ramón Videla Aranda 2850, Cruz de Piedra, Maipú, Mendoza

Año: 1906

Este establecimiento pionero, fundado en 1906 por el inmigrante francés Francisco Laur, preserva una sencilla casa patronal con su tapia de adobe (1/2/4) y un galpón de adobe, madera y cañizo –hoy transformado en museo–, con su equipamiento original de prensas españolas (3/5/6). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

BODEGAS Y VIÑEDOS “SANTA ANA”


1


2


3

Ubicación: Julio A. Roca y Urquiza, Guaymallén, Mendoza

Años: 1891-1918

Emplazado entre acequias arboladas y viñedos, este tradicional establecimiento fundado por los bodegueros Kalless y Tirasso preserva su casa patronal (3) y sus cinco naves ladrilleras de líneas italianizantes y detalles clasicistas, edificadas en diversas etapas constructivas (1/2). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

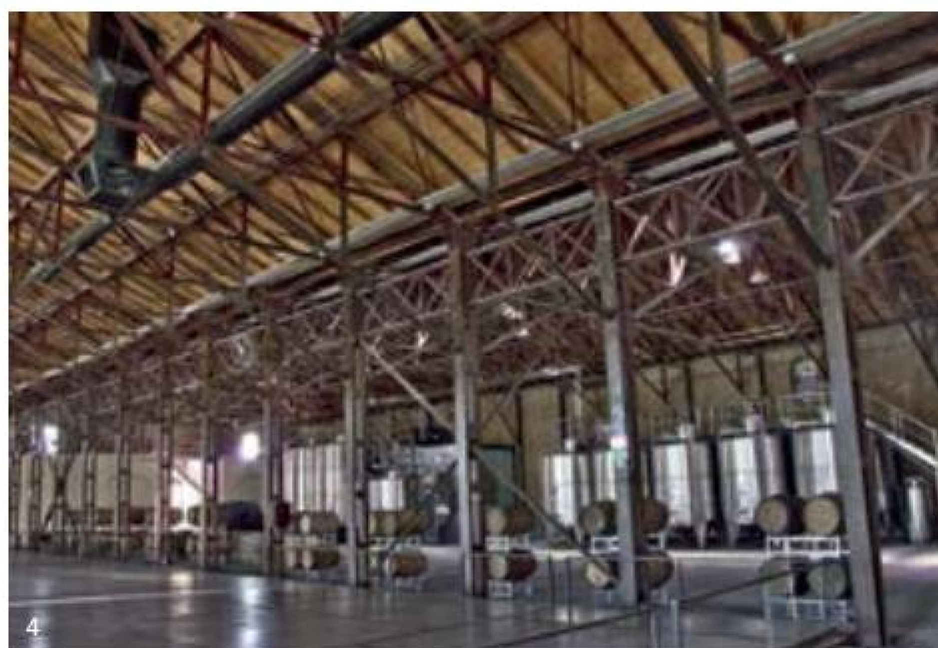
BODEGA "LOS TONELES"

ANTIGUA BODEGA ARMANDO HNOS.


1


2


3


4


5


6


7


8

Ubicación: Lateral Acceso Este 1360 y Avenida Bandera de los Andes 1393, Guaymallén, Mendoza

Años: 1922 (bodega); 2005-2012 (remodelación)

Autor: Arq. Juan Conte (proyecto remodelación)

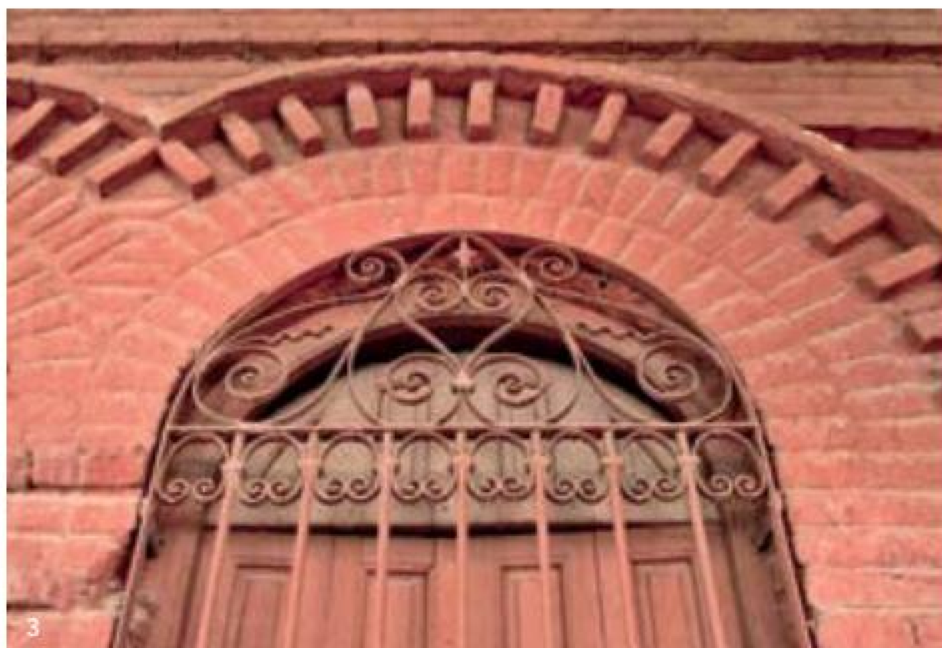
Santiago Armando funda la bodega, cuya denominación cambiaría luego por la actual debido a la presencia en su interior de inmensos toneles de madera. El conjunto se inserta en la trama urbana de Guaymallén, sobre uno de los carriles de mayor valor ambiental por sus añosos plátanos. La bodega está protegida por una reja de hierro forjado que delimita el retiro frontal; esto provoca que la fachada italianizante de ladrillo con cornisas recortadas se destaque aún más (1/5). Interiormente, las tres naves yuxtapuestas destinadas a la producción se vinculan espacialmente gracias al sistema de columnas y cabriadas de hierro fundido (4). Luego de la puesta en valor encarada por sus actuales propietarios, el conjunto combina la actividad productiva y la gastronómica. Completan el establecimiento la casa patronal transformada en restaurante (2/3) y los antiguos escritorios, también refuncionalizados. **Graciela Moretti**. (Fotos: 1/2 y 4 a 8: Sergio López Martínez // 3: Cortesía Bodega "Los Toneles").

ANTIGUA BODEGA TOMBA / ANTIGUA BODEGA "EL GLOBO"

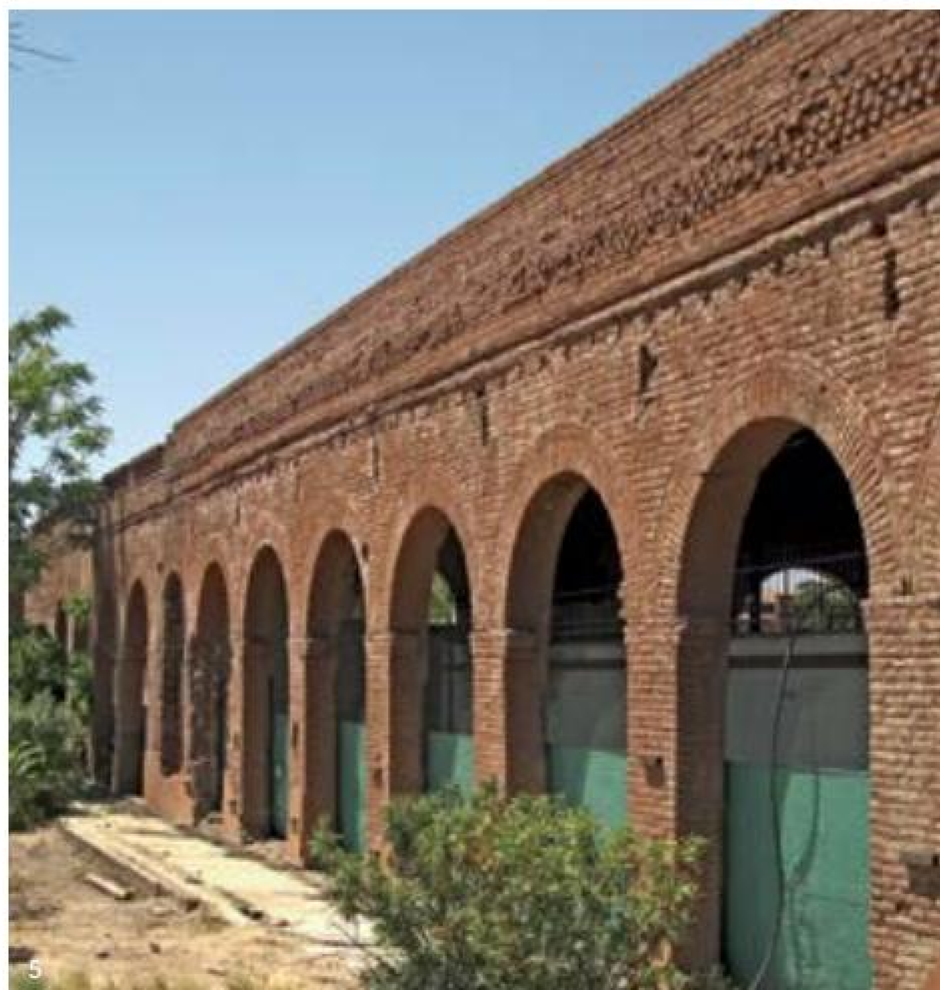


1


2


3


4


5

Ubicación: Avenida San Martín y Rivadavia 750, Godoy Cruz, Mendoza

Año: 1885

Autor: Ing. Carlos Berri

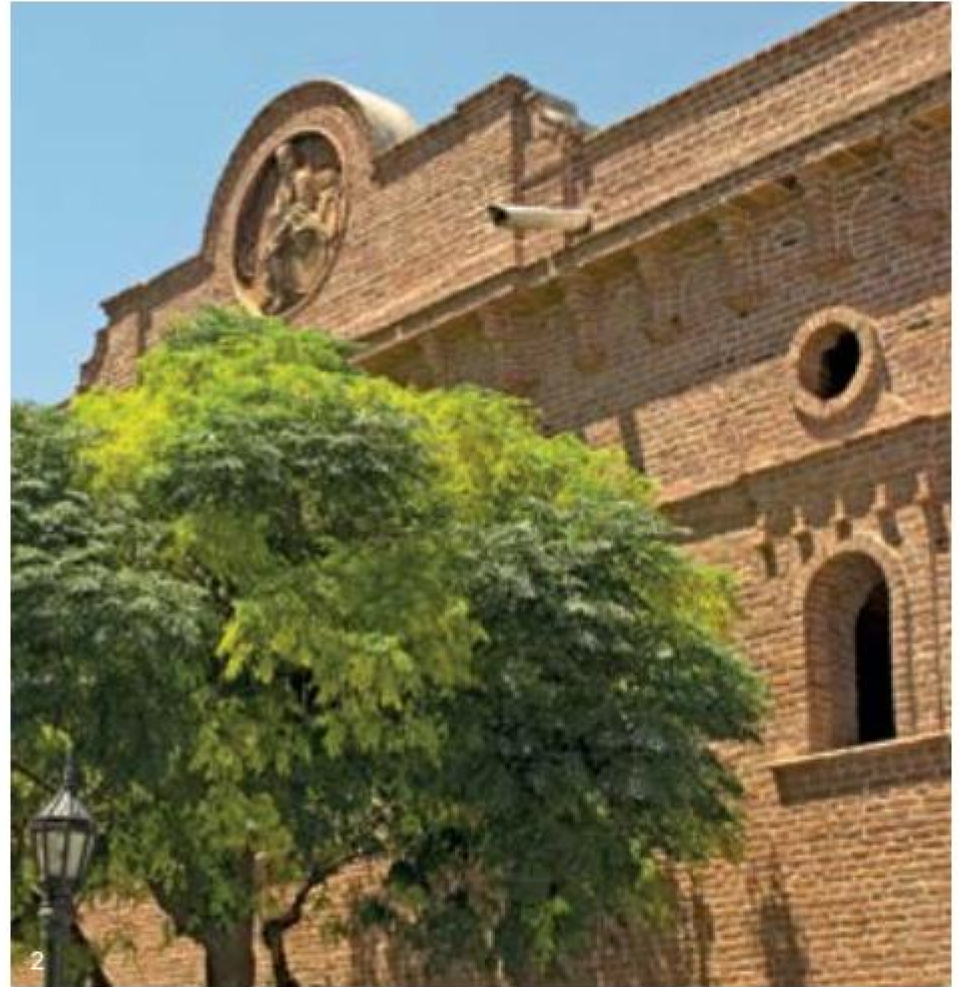
El bodeguero Antonio Tomba comenzó a edificar en 1885 un gigantesco complejo vitivinícola rodeado por murallones ladrilleros que encerraban más de 40 naves distribuidas en edificios independientes, ordenados en torno a patios de labor de variadas dimensiones. Sucesivas demoliciones dejaron en pie sólo la esquina sudoeste, un área cuadrangular en el cruce de San Martín y Rivadavia compuesta por angostas naves perimetrales sobre ambas calles (2/3), con arquerías internas (5) y un sistema de galpones en torno a patios: uno lindero a la calle (1), delimitado por un muro bajo entre portones de ingreso y egreso de vehículos; el otro, entre las dos naves industriales existentes. El ángulo interno preserva la gran chimenea y amplios sectores ladrilleros sobre basamentos pétreos, con muros, arquerías y frontones decorados con denticulados y pilastras almohadilladas (4), fusionando influencias italianas –especialmente toscanas– e inglesas. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

BODEGA ESCORIHUELA GASCÓN

ANTIGUOS ESTABLECIMIENTOS VITIVINÍCOLAS ESCORIHUELA



1



2



3

Ubicación: Belgrano 1108, Godoy Cruz, Mendoza

Años: 1884 (creación bodega); 2000 (nuevas obras)

Autores: F. H. Schmidt S. A. (construcción); Estudio Sánchez Elía (nuevas obras)

Miguel Escorihuela Gascón fundó la bodega en 1884, siendo la única entre los establecimientos históricos del departamento que continúa en actividad. Junto con las bodegas cercanas de Arizu, Tomba y Barraquero, definieron hacia 1910 un corredor vitivinícola de alto valor muy próximo a la capital mendocina. Por la organización de sus componentes, pertenece al modelo industrial de tipo amurallado. Sus fachadas perimetrales realizadas en ladrillo visto con ricos detalles ornamentales (2) ofician de telón de fondo del atrio de ingreso, convertido en plaza pública (1), beneficiando la calidad ambiental del entorno. En el interior del conjunto, los patios de labor se articulan con los volúmenes de las naves de elaboración, depósitos y escritorios, generándose así una pequeña ciudad industrial. En una de sus naves se conserva el imponente tonel de roble de Nancy premiado durante el Centenario (3). **Graciela Moretti**. (Fotos: 1/3: Cortesía Bodega Escorihuela Gascón // 2: Sergio López Martínez).

BODEGA Y CAVAS DE WEINERT

ANTIGUA BODEGA OTERO







Ubicación: San Martín 5923, Luján de Cuyo, Mendoza

Años: 1890 (bodega); 1975 (remodelación)

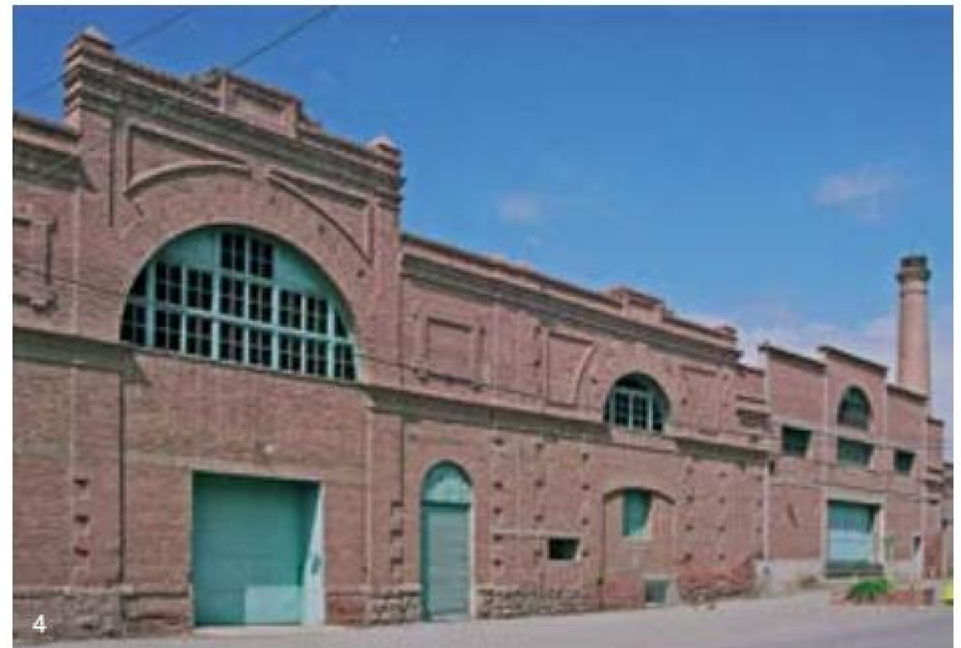
Fue edificada a fines del siglo XIX por el inmigrante español Ramón Otero, aunque es conocida desde 1970 con el nombre del que fuera su nuevo propietario, el brasileño de origen alemán Bernardo Weinert. Dentro del conjunto productivo se preservan tanto el edificio ladrillero de la bodega como la casa patronal (1), evidenciándose en ambas construcciones la fuerte influencia de la arquitectura y mano de obra de origen italiano. La casa sigue el esquema de *villa* aislada y compacta (3), con proporciones y elementos ornamentales derivados de un sencillo Clasicismo, mientras que las tres naves de la bodega se resuelven mediante una extensa fachada simétrica resuelta en un lenguaje derivado de la arquitectura toscana. La excelente calidad constructiva de su tratamiento cerámico se combina con un rico repertorio formal de óculos, nichos y ventanas geminadas, balaustres de tracería de ladrillos y portada con pilastras almohadilladas (1/5). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).



ANTIGUA BODEGA VIDELA ANTIGUA BODEGA BERTONA

BODEGA FURLOTTI


1


4


2


5


6


3


7

Ubicación: Ozamis 585, Maipú, Mendoza

Año: 1910

La bodega de Agustín Videla –adquirida más tarde por la familia Bertona– es un valioso ejemplo italianizante con un original diseño ladrillero de tímpanos curvos rematando el cuerpo compacto de sus dos grandes naves (1/2), escoltadas por la casa patronal, un tipo doméstico habitual en el XIX, con galerías perimetrales y cubierta de tejas a cuatro aguas (3). En cuanto al establecimiento fundado por Ángel Furlotti, se destaca por los diversos cuerpos de bodega construidos por etapas con diferentes tecnologías en torno a una calle ordenadora (4 a 6), y por su vivienda moderna de estilo náutico (7). **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

Ubicación: Ozamis y Palma, Maipú, Mendoza

Años: 1900 (bodega); 1936 (casa patronal)

BODEGA BENEGAS / "VILLA ELINA"

ANTIGUA BODEGA ÁLVAREZ


1


2


3


4

5


6


7


8


9

Ubicación: Terrada y Aráoz 1600, Luján de Cuyo, Mendoza

Años: 1901-1908 (bodega); 2004-2005 (restauración)

Autores: Arq. Paisaj. Carlos Thays (proyecto parque); Arq. Pablo Sánchez Elía (proyecto restauración)

Su fundador fue el gobernador Jacinto Álvarez, quien levanta un establecimiento vitivinícola que llegó a contar con 100 ha.; actualmente pertenece a los Benegas, una tradicional familia bodeguera que recuperó el conjunto incorporando nuevas actividades mediante la lograda refuncionalización de una de las naves, que incluye un pequeño museo de sitio con herramientas y carros, una colección de ponchos y un espacio para eventos, así como la puesta en valor de las cavas con iluminación contemporánea (4/5/8/9). La bodega consta de cinco naves apareadas de macizos muros de adobe (1/2/6), lunetos semicirculares en los tímpanos, aberturas reforzadas en ladrillo y cubiertas con cerchas de madera y cañizo. La casa familiar conocida como Villa Elina (3/7) está rodeada de un fantástico parque, aunque ya no pertenece al predio del establecimiento; es de planta en forma de doble "T", con *loggias* en tres de sus lados y un altillo posterior. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Sergio López Martínez).

BODEGAS MENDOCINAS


2

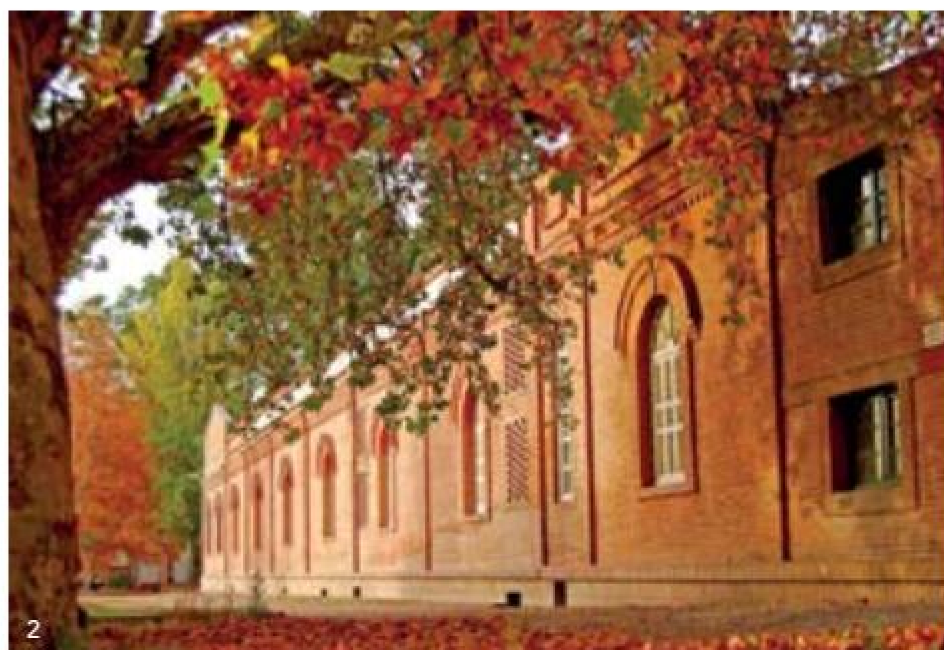

3

La sanción de la Ley de Aguas en 1884 y la llegada del ferrocarril al año siguiente, generó un fuerte impacto en el oasis norte de Mendoza. A partir de una red de canales y acequias que se distribuyeron desde el dique Cipoletti se comenzaron a irrigar nuevas tierras en la hoy denominada primera zona vitivinícola. Luján de Cuyo y Maipú fueron los departamentos más beneficiados por estas acciones, allí se plantaron vides y construyeron bodegas. Maipú experimentó un crecimiento significativo y se convirtió en 1910 en el departamento con más hectáreas de viñedos (9.152 ha.). Para mediados del siglo XX llegó a contabilizar en su suelo casi 300 bodegas en actividad. El conjunto de bienes patrimoniales es variado y rico en matices. El cuerpo de la bodega –aislado o yuxtapuesto– es el emblema más significativo con casos construidos en adobe, quincha o ladrillo a la vista. Sus fachadas remiten tanto al modelo del templo clásico con tímpano y óculo como al de tipo palaciego. Los establecimientos se componen además de otros elementos: chimeneas, alcoholeras, aceiteras y las casas patronales que adoptan los modelos de las *villas* italianas o casonas tradicionales. Estas características pueden reconocerse en los ejemplos de las bodegas "La Superiora" (1/2) o Nerviani (3). **Graciela Moretti**. (Fotos: Elena Moretti).

BODEGA GOYENECHEA

ANTIGUA BODEGA "LA VASCONIA"

1



2



3

Ubicación: Sotero Arizu s/Nº, Villa Atuel, San Rafael, Mendoza

Año: 1905

Esta histórica bodega del sur mendocino fue fundada en 1869 por los hermanos Santiago y Narciso Goyenechea, inmigrantes vascos dedicados al comercio de vinos y licores; sus descendientes conformarían, en conjunto con la familia Arizu, una finca de enormes dimensiones bautizada "La Vasconia", que sustenta hasta el día de hoy el prestigio de esta empresa que aún permanece en manos de nuevas generaciones de la familia primigenia. La construcciones iniciales datan de principios del siglo XX, resaltando entre los añosos árboles de sus cuidados jardines los coloridos muros de la bodega –y la antigua cava–, con sus molduras y cornisas de acabados aparejos ladrilleros envueltos en el espectacular paisaje de los viñedos (1/2). Complementan las instalaciones la actual sala de degustación (3), la caldera y otros espacios auxiliares, así como una pequeña capilla de líneas neocoloniales, las viviendas, la escuela y el club social. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Cortesía Bodega Goyenechea).

ANTIGUA ESTACIÓN SAN LUIS DEL FERROCARRIL BUENOS AIRES AL PACÍFICO (FERROCARRIL GENERAL SAN MARTÍN)

ACTUALES SECRETARÍAS DE SERVICIOS PÚBLICOS Y TRANSPORTE DE LA PROVINCIA DE SAN LUIS





Ubicación: Avenida Lafinur y Arturo Illia, San Luis, San Luis

Años: 1908-1912

El Ferrocarril Andino –de capitales nacionales– hace su llegada a la ciudad en 1882 con el objetivo de continuar su línea hasta Mendoza y San Juan, concentrando el Estado el transporte de productos de la región cuyana hacia el Litoral. Luego de su enajenación en 1902, el Ferrocarril Gran Oeste Argentino emprende el traslado de su primitiva estación hacia mejores terrenos, erigiendo una estructura precaria para los pasajeros. En 1907 el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico se hace cargo del servicio, construyendo el actual edificio luego del ferviente reclamo de los vecinos. Éste combina elementos del repertorio académico francés a través del uso característico de mansardas con buhardillas, pináculos, cresterías y chimeneas, que se destacan por la sobriedad que predomina en el desarrollo de su fachada de aire italiano, compuesta por pilastras, cornisamentos y un motivo de remate en su cuerpo central (1 a 3). **Alejandro Gregoric**. (Fotos: 1: CEDODAL // 2: AGN // 3: Jorge Tartarini).

ANTIGUA ESTACIÓN CENTRAL PUERTO DESEADO DEL FERROCARRIL PATAGÓNICO

ACTUAL MUSEO DEL FERROCARRIL PATAGÓNICO





Ubicación: Avenida Oneto s/Nº, Puerto Deseado, Santa Cruz

Años: 1909 (construcción), 1978 (cierre del servicio ferroviario); 2004 (museo)

Autores: Ing. Juan A. Briano (proyecto y dirección de obra); Ariodante Giovachini (co-dirección de obra)

Juan Briano tuvo destacada participación en este ferrocarril, destinado a conectar el puerto con las estancias cordilleranas para transportar lana y animales a los frigoríficos, pero el gobierno paralizó la obra en 1913, cuando el tendido llegaba a Las Heras, a 283 km. La estación evidencia marcada influencia neogoticista: cubiertas inclinadas, crestería festoneada, pináculos, ojos de buey y cerchas en las viseras de los hastiales. Fue construida en sillería de pórfido rosado, abundante en la zona, con la calidad que los picapedreros yugoslavos plasmaron en toda la ciudad. Los techos son de hormigón armado con cubierta de chapa metálica. En el interior tiene cielorrasos con molduras, escalera ornamental de madera, estucados y pisos de pinotea. La complementan una serie de instalaciones anexas, afines a la actividad ferroviaria. Responde al tipo de estación intermedia con un solo edificio lateral y andén con galería (1 a 3). **Liliana Lolich** y **Ana María Ibarroule**. (Fotos: 1/2: Ana Beatriz do Amaral // 3: Liliana Lolich).

VIEJO EXPRESO PATAGÓNICO ("LA TROCHITA")


1


2


3


4


5


6

Ubicación: Esquel, Chubut

Años: 1921 (proyecto); 1922 (inicio obras); 1935 (1ª etapa desde Ingeniero Jacobacci); 1941 (extensión a El Maitén); 1945 (extensión a Esquel); 1950 (inicio servicio de pasajeros); 1994 (reapertura)

Monumento Histórico Nacional (1999)

Con el impulso de Ezequiel Ramos Mejía, hacia 1908 se proyectó la red ferroviaria estatal de fomento para la Patagonia; sin embargo, la línea Bariloche-San Antonio Oeste fue la única que alcanzó su conexión con Buenos Aires. Ingeniero Jacobacci (2) se convirtió en el punto de trasbordo entre este tramo y "La Trochita" (1), conocida así por el ancho de vía económico de 750 mm. La línea sortea con más de 600 curvas una compleja geografía y cuenta con una serie de estaciones como Esquel o Leleque (3 a 6), apeaderos y significativos trabajos de ingeniería como los talleres de El Maitén, el puente sobre el río Chico y el túnel del Cerro Mesa. El servicio de cargas fue utilizado intensamente para el transporte de lana y madera, y desde 1994 ofrece un paseo turístico con sus formaciones originales de locomotoras Henschel y Baldwin y coches belgas Familleureux, equipados con estufas a leña y mobiliario de madera. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: 1: CNMMyLH // 2 a 6: Liliana Lolich).

ANTIGUO MOLINO "ANDES Y CÍA."

ACTUAL MUSEO HISTÓRICO REGIONAL


1


2

3

Ubicación: Molino Viejo 488, Trevelin, Chubut

Años: 1918-1923 (molino); 2011-2013 (ampliación)

Se conoce con la denominación actual de Trevelin –que significa casa o pueblo del molino– a la colonia chubutense 16 de Octubre, fundada en 1888 por la Compañía de Rifleros conducida por el coronel Luis Jorge Fontana y guiada por el baqueano John Daniel Evans, una expedición colonizadora en busca de oro que al mismo tiempo funcionó como avanzada patagónica en la estrategia política y militar del general Julio A. Roca. Al año siguiente inmigrantes galeses se instalaron en este valle del oeste cordillerano, conformando un incipiente poblado cuyas actividades se basaron tanto en la cría de ganado como en la siembra de trigo y la molienda para la producción de harinas. Evans funda en 1918 el Molino "Andes", una construcción ladrillera de varios pisos con barracas anexas (1/2), hoy refuncionalizada como Museo Histórico Regional (3); dedicado a la memoria de los fundadores galeses y su cultura, actualmente está siendo ampliado. **Sergio López Martínez**. (Fotos: Cortesía Museo Histórico Regional).

ESTACIÓN NEUQUÉN DEL ANTIGUO FERROCARRIL DEL SUD (FERROCARRIL GENERAL ROCA)

1


2


3


4

Ubicación: Vuelta de Obligado 55 y Avenida Coronel Olascoaga, Neuquén, Neuquén

Años: 1902-1911

Esta estación (1/2/4) testimonia la construcción del segundo ferrocarril de la Patagonia. El tendido fue inaugurado en 1902, catorce años después del Ferrocarril Central del Chubut. Al igual que gran parte de las estaciones del Ferrocarril del Sud, fue construida en mampostería de ladrillo común visto; en este caso, con esquineros y enmarcados de aberturas símil piedra. De carácter ecléctico, la obra presenta formalismos y ornamentaciones Tudor de clara evidencia en el uso de techos con pendientes, gabletes con *pan de bois* aparentes y empleo de *bay window* en el estar de la vivienda del jefe de estación (3). Según Montes Le Fort, se trata de un prototipo para "estación tipo cuarta clase" (1998). Entre otros elementos de infraestructura y equipamiento cabe considerar los galpones de encomiendas (1902) y de cargas (1911) próximos a la estación y, algo más distantes, los galpones de máquinas y viviendas. **Liliana Lolich**. (Fotos: 1: Archivo Histórico de la Provincia de Neuquén // 2 a 4: Liliana Lolich).

FARO RÍO NEGRO


1


2


3

Ubicación: Balneario El Cóndor, Adolfo Alsina, Río Negro

Años: 1886-1887

Monumento Histórico Nacional (2010)

En la desembocadura del río Negro se localiza el faro más antiguo entre las señales luminosas que aún funcionan en el país. Consta de una torre cilíndrica con una garita superior y una habitación de planta decagonal en su base, y fue construido bajo la iniciativa del teniente coronel de Marina Martín Rivadavia por las dificultades de navegación que presentaba la barra ubicada en las cercanías del balneario El Cóndor, donde hacia 1881 naufragara el barco danés homónimo. Con el impulso del gobernador Lorenzo Vintter la ejecución de la obra tomó pocos meses, hasta su inauguración en 1887. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Cortesía Servicio de Hidrografía Naval).

OTRAS OBRAS


1


2


3


4

Los faros de la isla Martín García (1) (1897), Punta Delgada (4) en Chubut (1905) y Cabo Vírgenes (2) en Santa Cruz (1904) fueron declarados Monumento Histórico Nacional (el primero en 2011 y los otros en 2010). También se destaca el de Cabo San Pío (3), en el canal de Beagle (1919). **J. P. Pekarek**. (Fotos: Cortesía SHN).

FAROS PATAGÓNICOS


1


2


3

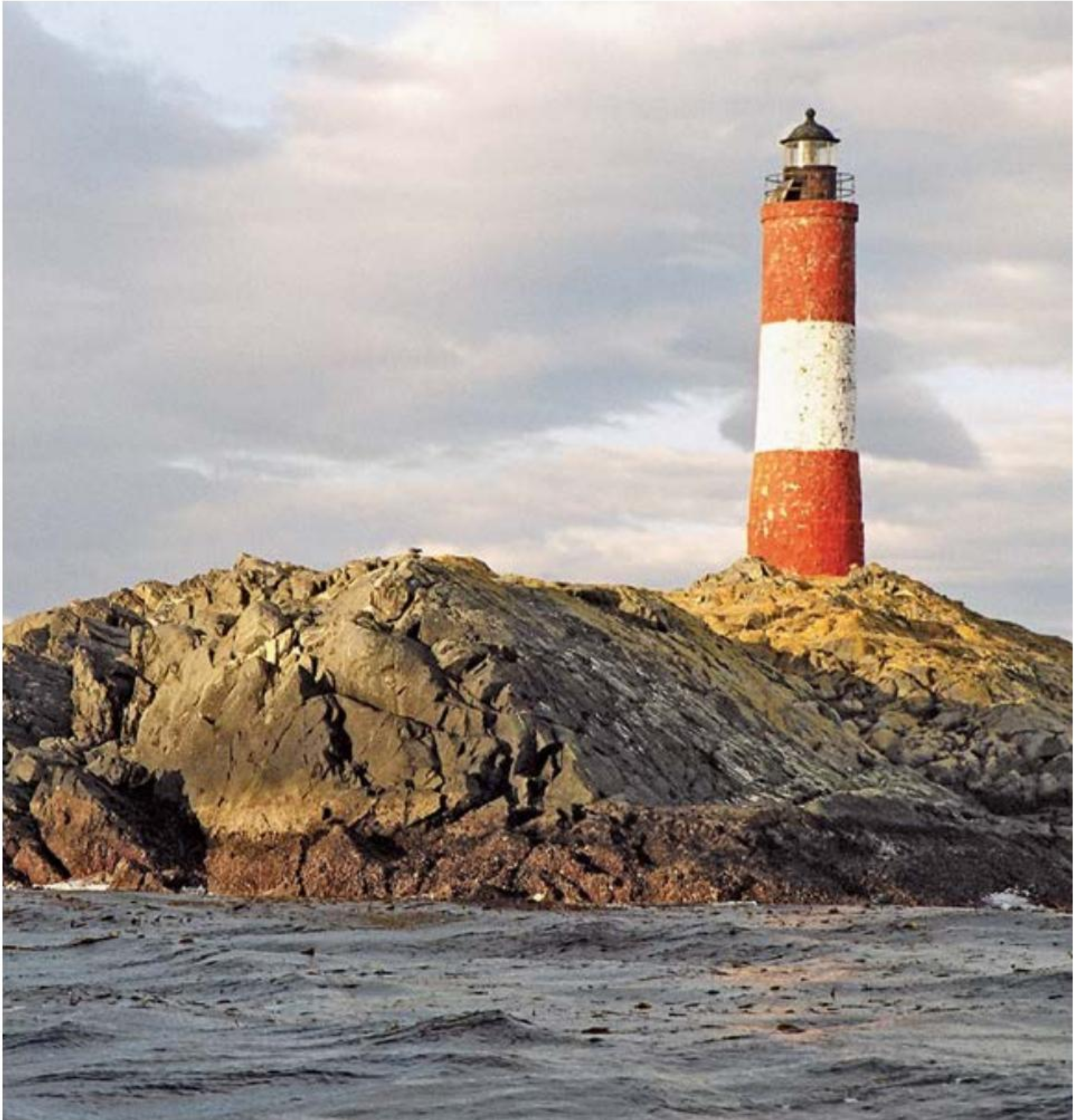

4


5


6

Con el impulso de la Oficina Central de Hidrografía (1879), a partir de 1883 el litoral marítimo patagónico comenzó a dotarse de señales luminosas, entre las que se destaca la de Isla Pingüino (1902-1903), Monumento Histórico Nacional (2010); este faro (2), constituido por un tramo inferior de mampostería y una torre metálica, fue realizado en la isla homónima cercana a Puerto Deseado bajo la dirección del teniente Moreno Vera. En 1902, el faro de Año Nuevo (5) en la isla Observatorio –Monumento Histórico Nacional (1999)– pasó a reemplazar al de San Juan de Salvamento (1884), conocido por la novela de Julio Verne como "Faro del Fin del Mundo". Proyectado por el capitán Pedro Gully y construido en Santa Cruz bajo la dirección del ingeniero César Caccia, el faro ladrillero Cabo Blanco (6) fue habilitado hacia 1917, al igual que la señal de Isla Leones (1), en Chubut, que fue abandonada tras ser reemplazada por el faro San Gregorio en 1968. En esta misma provincia, el faro San Jorge (3), construido por el ingeniero Santiago Orengo entre 1924 y 1925, exhibe motivos ornamentales geométricos con las trabas del ladrillo visto. Ubicado en la entrada de Bahía Blanca, el faro El Rincón (4) fue ejecutado por la firma alemana Dyckerhoff & Widmann hacia 1925. **Juan Pablo Pekarek**. (Fotos: Cortesía Servicio de Hidrografía Naval).

FARO *LES ÉCLAIREURS*



Ubicación: Islotes *Les Éclaireurs*, Canal de Beagle; Tierra del Fuego, Antártida e Islas de Atlántico Sur

Años: 1918 (trabajos preliminares); 1919 (conclusión); 1920 (habilitación)

La misión científica al Cabo de Hornos (1882-1883), a cargo de la Academia Nacional de Ciencias de Francia, llegó a los archipiélagos australes en el barco "*La Romanche*", al mando de Luis Fernando Martial. La expedición contó con un equipo multidisciplinar que, establecido en la isla de Hoste (Chile), entabló una estrecha relación con el pueblo yámana y realizó diversos trabajos de investigación en botánica, geología, meteorología, zoología y antropología. El mismo capitán de fragata denominó *Les Éclaireurs* ("Los Exploradores") al grupo de islotes que fueran elegidos hacia 1918 para la localización de una señal luminosa en el Canal de Beagle. El faro se erigió sobre una superficie plana a 7 metros de la línea de pleamares; sobre la torre troncocónica, de 3 metros de diámetro y 11 de altura, se dispone una garita que protege la lámpara, que actualmente tiene un alcance de 7,2 millas náuticas y funciona a base de paneles solares. **Juan Pablo Pekarek**. (Foto: Alejandro Mosquera).

ANTIGUA COMPAÑÍA FRIGORÍFICA ARGENTINA DE TIERRA DEL FUEGO / FRIGORÍFICO CAP


1


2


3


4

Ubicación: Margen sur del Río Grande, Río Grande; Tierra del Fuego, Antártida e Islas de Atlántico Sur

Años: 1917 (inauguración), 1920 (viviendas)

Autores: Ing. John Goodall (dirección de obra); Stewart (capataz y carpintero)

Alejandro Menéndez Behety se asoció con Braun, Montes, Bridges, Reynolds y otros empresarios para construir el frigorífico. El proyecto se hizo en Inglaterra. Tenía matadero, cámaras, conservera, secadero de cueros, usina y acueducto. El terreno, de 200 ha., pertenecía a la actual estancia "José Menéndez", donde desde 1906 funcionaba una grasería y fábrica de conservas. Cual complejo urbano, contó con viviendas, comedor, salas de entretenimiento, estafeta postal, central telefónica y dispensario. El edificio principal es de mampostería y hormigón armado, aunque predomina la arquitectura industrial funcionalista con grandes pabellones, techos a dos aguas y construcciones de entramado de lenga *(Nothofagus pumilio)* revestidas con chapas metálicas. Fue la mayor industria y el centro socioeconómico de la isla, complementado con un sistema integral de comunicación y transporte: ferrocarril, embarcadero y puente colgante en el cruce del río. **Carlos Baldassarre**. (Fotos: Liliana Lolich).

CRÉDITOS

PRODUCCIÓN

Alberto Petrina y Francisco Pignataro

EDICIÓN

Sergio López Martínez, Juan Pablo Pekarek y Alberto Petrina

Textos Inventario

Carlos Baldassarre, Atilio Bentivoglio, Adolfo Brodaric, Julio Cacciatore, Luis María Calvo, Luis Ángel Cerrudo, Roxana Civalero, Adriana Collado, María Elena Del Barco, María Fernanda Díaz Loza, Lucía Espinoza, Aquilino González Podestá, María Belén Goytía, Noemí Goytía, Alejandro Gregoric, Elina Heredia, Ana María Ibarroule, Fermín Labaqui, Mario Lazarovich, Rodolfo Legname, María Laura Levati, Liliana Lolich, Sergio López Martínez, Leonardo Lupiano, Marisol Maciel, Graciela Moretti, Olga Paterlini de Koch, Juan Pablo Pekarek, Linda Peso, Alberto Petrina, Inés Pemberton, Gabriel Romero, Marta Silva y Jorge Tartarini.

Fotografía (Autores)

Luis Abregú, Gustavo Acosta Pérez Colodrero, Dacio Agretti, Eduardo Aguirre, Ana Beatriz do Amaral, Leonardo Bartolotto, Jorge Battauz, Joaquín Berlo, Roger Berta, Cristina Bonventre, Rafael Bravo, Adolfo Brodaric, Luis María Calvo, Juan Castro, Pablo Cepero, Luis Ángel Cerrudo, Marcela Cerruti, Pablo Chiesa, Pablo Coccuzza, Adriana Collado, Horacio Córdoba, Martín Correa, Patricia Correbo, Mariana Cortez, Gladys Damia, Sandra Day, María Elena Del Barco, María Fernanda Díaz Loza, Diego Eidelman, Gustavo Estévez, Inés Estévez, Gustavo Fagioli, Arón Fisman, Ricardo Fuentes, María Belén Goytía, Alejandro Gregoric, Martín Gregoric, Sebastián Gringauz, Diego Guastavino, Gustavo Guijarro, Ramón Gutiérrez, Abel Jorge, Alfredo Jurado, Sebastián Katz, Fermín Labaqui, Mario Lazarovich, Andrés Leiría, Cristián León, Alejandro Leveratto, Liliana Lolich, Sergio López Martínez, Arturo López Puertas, Carlos Luna, Daniela Mac Adden, Fito Malla, Claudio Manzoni, Leticia Marinelli, Valeria Márquez, Diego Mata, Marcela Miranda, Silvia Mirelman, Elena Moretti, Graciela Moretti, Alejandro Mosquera, Luis María Nieva, Gustavo Nudo, Federico Ortiz, Darío Pacheco, Walter Pagliardini, Olga Paterlini de Koch, Jorgelina Pedrueza, Juan Pablo Pekarek, Inés Pemberton, Adrián Pérez, Anselmo Pérez, Gladys Pérez Ferrando, Alberto Petrina, Luis Picarelli, Francisco Pignataro, Ramón Quiñonez, Carlos Ramos, Julia Reuque, Miguel Rodríguez, Marcelo Romeo, Alicia Ruiz, Walter Salcedo, Aldo Sessa, Marta Silva, Jorge Tartarini, Gabriel Terenzio, Martín Toyé, Alicia Vedio, Graciela Viñuales, José Antonio Viñuales, Esteban Violentini, Walter Wozniak, Robert Wright, Lucas Zaillo y Facundo de Zuviría.

Fotografía (Archivos e Instituciones)

Archivo Borra; Archivo Adolfo Brodaric; Archivo Adriana Collado; Archivo Familia Aberg; Archivo Familia Racciatti; Archivo Familia Trutanic, AGN (Archivo General de la Nación); Archivo de Geodesia de la Provincia de Buenos Aires; Archivo Manuel Gómez; Archivo Histórico de la Provincia de Neuquén; Archivo La Gaceta; Archivo Felicidad París Benito; Archivo Elisa Radovanovic; Archivo Roil; Archivo Carlos Thays; Biblioteca Gálvez; Bodega Escorihuela Gascón; Bodega Goyenechea; Bodega "Los Toneles"; CEDIAP (Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública); CEDODAL (Centro de Documentación de Arquitectura Latinoamericana); CNMMLH (Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos); Fundacruz; Ingenio "La Esperanza"; Ingenio Ledesma; Masa Argentina SA; MACLA (Museo de Arte Contemporáneo Latinoamericano); Museo de Artes Visuales de Trelew; Museo Casa de Yrurtia; Museo del Fin del Mundo, Ushuaia; Museo Histórico Colonia San Carlos; Museo Histórico Nacional; Museo Histórico Regional de Trevelin; Museo Marítimo de Ushuaia; Museo Nacional de Bellas Artes; Museo Nacional de la Inmigración; Museo Roca; Servicio de Hidrografía Naval.

Productor Gráfico

Gustavo Wald

Diseño Gráfico

Eugenia Katz

Retoque fotográfico digital

Julia Flurin, Eugenia Katz, Luis Picarelli, Gustavo Wald

Impresión

Latingráfica

AGRADECIMIENTOS

La Dirección Nacional de Patrimonio y Museos agradece profundamente la generosa disposición manifestada por tres instituciones oficiales para sumar su aporte a la concreción de este proyecto: al Archivo General de la Nación en la persona de su Director, Dr. Juan Pablo Zabala; a la Comisión Nacional de Museos y de Monumentos y Lugares Históricos en cabeza de su Presidente, Arq. Jaime Sorin, y al Directorio del Fondo Nacional de las Artes y su Presidente, Lic. Virgilio Tedín Uriburu.

En el caso del AGN, nuestro reconocimiento se hace extensivo al eficiente cuerpo técnico integrado por Myriam del Carmen Casals (Jefa del Departamento de Documentos Fotográficos), Ana Lía Mirto, Norberto Ostermeyer, Prof. José Luis Scalercio y Prof. Mónica Scordamaglia, además de al equipo de Digitalización dirigido por Mariano Ostuni Rocca y conformado por María Eugenia Casucho, Luis Alberto Farías, Joaquín Gonzáles Padilla, Sebastián Huarte, Edgardo Paci, Francisco Quintana, Juan Agustín Romero, Abel Sarac y María Alicia Villarroel. En cuanto a la CNMMLH, cabe agradecer particularmente al Vicepresidente 2º, Arq. Jorge Tartarini, y a los vocales Lic. Teresa de Anchorena, Arq. Jorge Bozzano y Arq. Carlos Moreno.

Se reconoce también muy especialmente el valioso y personal apoyo de un grupo de especialistas, profesionales y/o funcionarios del área patrimonial que contribuyeron directa y activamente, desde sus respectivos distritos y provincias, a enriquecer el alcance regional del inventario: Dra. Sonia Berjman, Arq. Julio Cacciatore, Dr. Oscar De Masi, Arq. Fermín Labaqui, Lic. Elisa Radovanovic y Arq. Laura Weber (Ciudad de Buenos Aires); Arq. Patricia Correbo, Arq. Gladys Damia, Arq. Felicidad París Benito; Arq. Gladys Pérez Ferrando y Arq. Manuel Torres Cano (Provincia de Buenos Aires); Arq. Linda Peso (Provincia del Chaco); Arq. María Belén Goytía (Provincia de Chubut);

Arq. Roxana Civalero y Arq. Noemí Goytía (Provincia de Córdoba); Arq. Gabriel Romero y Arq. Marisol Maciel (Provincia de Corrientes); Prof. Luis Ángel Cerrudo (Provincia de Entre Ríos); Lic. María Fernanda Díaz Loza y Arq. Inés Pemberton (Provincia de Jujuy); Arq. Verónica Vargas (Provincia de La Rioja); Arq. Graciela Moretti (Provincia de Mendoza); Arq. Liliana Lolich (Provincia de Río Negro); Arq. Mario Lazarovich (Provincia de Salta); Arq. Carlos Gómez Centurión (Provincia de San Juan); Arq. Silvia Mirelman, Arq. Atilio Bentivoglio y Arq. María Laura Levati (Provincia de Santa Cruz); Dra. Arq. Adriana Collado, Arq. Luis María Calvo, Arq. María Elena Del Barco, Arq. Lucía Espinoza y Arq. Elina Heredia (Provincia de Santa Fe); Arq. Rodolfo Legname (Provincia de Santiago del Estero); Prof. Carlos Baldassarre y Arq. Leonardo Lupiano (Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur); Arq. Alberto Nicolini, Dra. Arq. Olga Paterlini de Koch, Arq. Daniela Moreno, Arq. Ricardo Salim y Arq. Marta Silva (Provincia de Tucumán).

Por lo demás, cabe señalar expresamente que gran parte del relevamiento patrimonial correspondiente a la Provincia de Buenos Aires proviene del programa de investigación oportunamente implementado durante la gestión de Eduardo García Caffi como Subsecretario de Cultura y de Alberto Petrina al frente de la antigua Dirección de Museos, Monumentos y Sitios Históricos de la mencionada provincia, programa que fuera coordinado por Sergio López Martínez e integrado –además de las ya mencionadas arquitectas Correbo, Damia y Pérez Ferrando– por Gabriel Boz y María Marta Rae. En igual sentido, debe reconocerse la colaboración del actual Presidente del Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires, Jorge Telerman, y de la titular de la Dirección Provincial de Patrimonio Cultural, Marián Farías Gómez.

Han sido igualmente relevantes las contribuciones de las siguientes instituciones, a cuyos directivos y personal especializado se expresa nuestro mayor reconocimiento: en el CEDIAP (Centro de Documentación e Investigación de la Arquitectura Pública), a la arquitecta Susana Castillo; en la Biblioteca "Alejandro Christophersen" de la Sociedad Central de Arquitectos de Buenos Aires, a Magdalena García (Jefa), Ricardo Gasalla y Alicia Sirvent; en el Servicio Central de Archivos de AySA (Agua y Saneamientos Argentinos S A), a Iván Garnica García (Jefe), Blanca Borrelli, Javier Fernández, Jorge Fernández, Rubén Lemos, María Medina, Leonardo Rojo, Iván Rolero, Elizabeth Taccari y Eduardo Vera.

Entre los organismos oficiales, destacamos la colaboración de la Dirección de Patrimonio Cultural y Museos de la Provincia de Mendoza; la Dirección Provincial de Patrimonio Cultural de la Provincia de Buenos Aires; el Gobierno de la Provincia de San Luis; el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación; el Ministerio de Cultura de la Ciudad de Buenos Aires y las Municipalidades de Allen, Río Negro; Balcarce y Marcos Paz, Buenos Aires; Bell Ville, Córdoba; Goya, Corrientes; Nogoyá, Entre Ríos, y Santa Fe, Santa Fe, así como el aporte de las Universidades Nacionales de Rosario y Tucumán.

Queremos señalar también la amable disposición personal con que facilitaran nuestra tarea los responsables del área de Patrimonio y/o Cultura de diversas provincias, así como algunos legisladores nacionales representantes de las mismas: Liliana Fellner (Senadora Nacional por la Provincia de Jujuy); Dra. María de los Ángeles González (Ministra de Innovación y Cultura de la Provincia de Santa Fe); Prof. Regina "Pupi" Agüero (Directora de Patrimonio Cultural y Museos de la Provincia de Mendoza); Lic. Diego Ashur Mas (Director General de Patrimonio Cultural de la Provincia de Salta) y Gustavo Romero Borri (Subprograma Administración y Gestión Cultural de la Provincia de San Luis).

De idéntica manera, se agradece al Museo Nacional de Bellas Artes y su Directora Ejecutiva (Dra. Marcela Cardillo) y a los organismos museales dependientes de esta Dirección Nacional de Patrimonio y Museos por el material documental facilitado: Museo Histórico Nacional (Directora: Prof. Araceli Bellotta); Museo Nacional de Arte Decorativo (Director: Arq. Alberto Bellucci) y Museo Roca (Directora: Lic. María Inés Rodríguez Aguilar).

Cabe consignar, asimismo, la contribución de diversas instituciones y organismos no gubernamentales, tales como el Archivo del Ferrocarril General Belgrano SA (Juan Antonio Scrugli y Rodolfo Sardo); el Archivo Histórico de Gaiman; la Dirección del Colegio "Domingo Faustino Sarmiento", Paraná, Entre Ríos; la Asociación Amigos del Museo y Talleres Ferroviarios de Tafí Viejo (Ramón Antonio Martínez); la Asociación Amigos del Tranvía y Biblioteca Popular "Federico Lacroze" (Aquilino González Podestá, Gabriel Favio Mattalía y Nicolás Piantieri); el Colegio de Arquitectos de Entre Ríos, Regional Noreste (María Marta Romano); la Iglesia Anglicana de San Salvador de Belgrano (Rector Hernán Dei Castelli); la Iglesia Anglicana de Todos los Santos de Quilmes (Mariel Andrea Giaccari y Diego Luis Giaccari); la Iglesia Presbiteriana San Andrés del Centro (Jorge Perugorría) y la Universidad San Pablo T, Tucumán.

Se reconoce muy especialmente el generoso aporte fotográfico documental de Luis Abregú, Gustavo Acosta Pérez Colodrero, Dacio Agretti, Eduardo Aguirre, Ana Beatriz do Amaral, Leonardo Bartolotto, Jorge Battauz, Joaquín Berlo, Roger Berta, Cristina Bonventre, Juan Carlos Borra (Archivo Borra); Rafael Bravo, Luis María Calvo, Juan Castro, Pablo Cepero, Luis Ángel Cerrudo, Marcela Cerruti, Pablo Chiesa, Pablo Coccuzza, Horacio Córdoba, Martín Correa, Patricia Correbo, Mariana Cortez, Gladys Damia, Sandra Day, María Elena Del Barco, María Fernanda Díaz Loza, Gustavo Estévez, Inés Estévez, Gustavo Fagioli, Arón Fisman, Ricardo Fuentes, María Belén Goytía, Sebastián Gringauz, Diego Guastavino, Gustavo Guijarro, Abel Jorge, Alfredo Jurado, Mario Lazarovich, Andrés Leiría, Cristián León, Liliana Lolich, Arturo López Puertas, Carlos Luna, Daniela Mac Adden, Fito Malla, Claudio Manzoni, Leticia Marinelli, Valeria Márquez, Diego Mata, Marcela Miranda, Silvia Mirelman, Elena Moretti, Graciela Moretti, Alejandro Mosquera, Luis María Nieva, Gustavo Nudo, Darío Pacheco, Olga Paterlini de Koch, Jorgelina Pedrueza, Inés Pemberton, Adrián Pérez, Anselmo Pérez, Gladys Pérez Ferrando, Ramón Quiñonez, Carlos Ramos, Julia Reuque, Miguel Rodríguez, Marcelo Romeo, Alicia Ruiz, Walter Salcedo, Aldo Sessa, Marta Silva, Jorge Tartarini, Gabriel Terenzio, Martín Toyé, Alicia Vedio, Graciela Viñuales, José Antonio Viñuales, Esteban Violentini, Walter Wozniak, Robert Wright y Lucas Zaillo.

Aparte de ellos, cabe el reconocimiento a varias personas facilitaron las tareas de investigación y de producción editorial: Guillermo "Jimmy" Bindon, Claudia Cabouli, Dr. Carlos Francisco Francavilla, Gustavo Fagioli, Arq. Ricardo Fuentes, Blanca García Morales, Sergio Kiernan, Claudia Piccone, Susana Porta y Enrique Testasecca.

No queremos cerrar este recordatorio sin una expresa referencia al CEDODAL, cuyo titular, el Arq. Ramón Gutiérrez, integrara la co-Dirección Académica del Tomo I y participara de la propuesta inicial de la presente entrega. Tras la reformulación integral de los alcances y dimensión final del Tomo II –lo que implicó una nueva asignación de tareas y responsabilidades–, el CEDODAL asumió las correspondientes acciones de coordinación con diversos especialistas del interior del país, facilitando de tal modo la conclusión de esta segunda etapa del trabajo. Dejamos pues constancia de la disposición del arquitecto Gutiérrez y su equipo, así como del valioso aporte que sus conocimientos y experiencia significaran para el programa.

ÍNDICE

EDUCACIÓN Y SALUD

CULTO

INFRAESTRUCTURA, INDUSTRIA Y SERVICIOS

PATRIMONIO PAISAJÍSTICO, FUNERARIO Y ESCULTÓRICO

Patrimonio arquitectónico argentino: memoria del Bicentenario 1810-2010, tomo II: 1880-1920 /
dirigido por Alberto Petrina y Sergio López Martínez. -1a ed.-
Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Ministerio de Cultura de la Nación, 2014.
v. 2, 872 p.: il.; 32x24 cm.

ISBN 978-987-3772-01-6
1. Patrimonio Arquitectónico Argentino. 2. Bicentenario. I. Petrina, Alberto, dir. II. López Martínez, Sergio, dir.
CDD 363.69

Fecha de catalogación: 04/08/2014

1° edición: agosto de 2014
3.000 ejemplares

ISBN N° 978-987-3772-01-6
ISBN N° 987-9161-80-7 (Obra completa)

Impreso en Latingráfica SRL
Ciudad Autónoma de Buenos Aires
en el mes de agosto de 2014.

Queda hecho el depósito que establece la Ley 11723.
Libro de edición argentina.